

# Med staden som förebild -reflektioner kring det stadsmässiga



Ett examensarbete av Maria Nordqvist  
vid Institutionen för stad & land, Ultuna

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitektprogrammet 2009

EX0435 Självständigtarbete i landskapsarkitektur E, 30 hp

©Maria Nordqvist, e-post: [marianordqvist@yahoo.se](mailto:marianordqvist@yahoo.se)

Titel på svenska: Med staden som förebild- reflektioner kring det stadsmässiga

Title in English: With the city as a rolemodel- reflections about the urban

Handledare: Susan Paget, institutionen för stad och land

Examinator: Rolf Johansson, institutionen för stad och land

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

Med staden som förebild  
Reflektioner kring det stadsmässiga

Av: Maria Nordqvist

Layout och omslag: Maria Nordqvist  
Bilder: Maria Nordqvist där inget annat anges

# Sammanfattning

Detta examensarbete tar sin början i en undran över de visioner och föreställningar vi har kring det stadsmässiga, kring det goda stadslivet och den verklighet dessa visioner ska ta plats i. En undran över att ha staden som förebild och hur planerare och arkitekter väljer att hantera den. Är stadsmässigt bygga detsamma som att bygga stad? Handlar det om utformning av husfasader eller är det stadsmässiga byggandet vägen till att skapa levande städer och stadsdelar?

Huvudsyftet med arbetet är att granska visioner och verklighet kring så kallat stadsmässigt bygga för att förstå begreppets innebörd och dess föränderlighet. Min förhoppning är att uppsatsen ska kunna fungera som ett diskussionsunderlag för studenter och planerare. Arbetet startar med litteraturstudier där teoretiska definitioner och begrepp kring stad och stadsmässighet utreds. Jag har valt att studera såväl tryckt litteratur av välkända stadsbyggnadsdebattörer som examensarbeten och tidskriftsartiklar.

Utifrån mina teoretiska studier har jag utläst tre dimensioner av stadsmässighet, tre huvudinriktningar inom vilka stadsmässighet kan eftersträvas på olika sätt. De är struktur, estetik och funktion. Utifrån dessa tre perspektiv samt ett fjärde språkligt perspektiv har jag studerat verkliga fall. Tre fallstudieobjekt har valts ut för att utvärdera vad stadsmässighet verkar innebära i verkligheten. Fallen representerar så kallat stadsmässiga projekt från olika tider, det äldsta från 1950-tal. Projekten, planerna och visionerna granskas och jämförs. Ett aktuellt projekt som ännu inte är realiserat studeras i ett senare skede för att göra det möjligt att diskutera hur begreppet kan komma att förändras även i framtiden. Gemensamt för de studerade fallen är att det handlar om att planera för ett önskat stadsliv, men vägarna dit varierar. Det har handlat om allt från loftgångshus till rutnätsstrukturer, om utformning av fasader och om integration av funktioner.

Uppsatsen avslutas med en diskussion där frågorna snarare bli fler än färre. Där resonerar jag kring om det överhuvudtaget finns något som kan kallas för ett stadsmässigt byggande. Om ordets laddning, om det är ett begrepp som enbart existerar i teorin och om vi borde undvika att använda detta samlande begrepp.

# Abstract

This master thesis starts in a wondering about the visions and ideas we have about the city and about the urban. In Swedish about the term stadsmässighet, which can be translated in to city-like, urban or urbanely, something that describes or contains features of the city. How do we use the city as a role model? Is urbane building the same as building a city? Is it about architecture and aesthetics or is building urbanely the way to make popular cities? The central aim of this essay is to study visions and reality around urbane building in order to understand the concept's meaning and how it changes. My ambition is that the essay will function as a discussion basis for students and planners.

The work starts with literature studies where theoretical definitions and concepts about cities and about the urbane is investigated. I have chosen to study printed literature by well known authors, as well as diploma work and debate articles.

On the basis of my theoretical studies I have identified three dimensions of building urbanely, three central directions in which urbanely building can be sought in various ways. These are structure, aesthetics and function. It is on the basis of these three perspectives and a fourth linguistic perspective I have studied existing cases. Three case study items has been chosen in order to understand how the urbane visions take place in reality. The cases represent so called urbane projects from different times, the oldest is from 1950. The projects, their plans and their visions are studied and compared. A current project, not yet implemented, is studied in a latter stage to make it possible to discuss how the concept can change also in the future. Common for the studied cases is that they all seek to plan for a desired city life, but the ways to achieve this varies, for instance access balconies on the buildings or square net structures, about facade materials or about integration of functions.

The essay is completed with a discussion where the number of questions increases, rather than become fewer. I question whether there exists such a thing as urbanely building at all, or if it is a concept which only exists in theory. The concepts value loaded meaning is discussed as well as if we should avoid using this gathering concept.





Innehåll	Sid.
Sammanfattning.....	3
Abstract.....	5
Innehåll.....	7
Förord.....	9
1. Introduktion.....	10
1.1 Bakgrund.....	10
1.2 Syfte.....	11
1.3 Problemformulering och hypotes.....	11
1.4 Metod.....	12
2. Teori- begrepp och definitioner.....	14
2.1 Staden.....	15
2.2 Stadsmässighet.....	19
2.3 Den traditionella staden och.....	22
2.4 Mina definitioner.....	25
3. Fallstudier.....	27
Introduktion och metod.....	27
3.1 Brittgården.....	39
3.2 Gårdsten.....	35
3.3 Ladugårdsängen.....	44
3.4 Jämförelse.....	50
3.5 Planstudie- Maria stationsområde.....	53

4. Diskussion.....	59
4.1 Få svar, nya frågor.....	59
4.2 Slutsats.....	65
4.3 Reflektion.....	67
Källor.....	68

## Förord

Detta är ett examensarbete inom landskapsplanering som utförts under vårterminen 2009. Arbetet omfattar 30 högskolepoäng. Susan Paget, universitetslektor, vid institutionen för stad och land vid SLU Ultuna har handlett arbetet och Rolf Johansson, gästprofessor vid institutionen för stad och land, SLU, Ultuna har varit examinator. Extern examinator har varit Anneli Sundin. stadsbyggnadskontoret Uppsala.

Jag vill rikta ett stort tack till Susan för allt engagemang och all hjälp jag fått i mitt skrivande och till Cecilia Andersson för tänkvärda kommentarer vid arbetsseminariet. Ett tack också till berörda kommuner för hjälpen jag fått med att få fram material och för utlåning av bilder. Sist men inte minst vill jag också tacka alla vänner som stått ut med mig och stöttat mig under de toppar och dalar som kommit och gått under arbetes gång.

# 1.Introduktion

## 1.1 Bakgrund

Jag kan inte låta bli att undra. Och jag kan inte låta bli att återvända. Jag är uppväxt i en av småstäderna vid Värnens strand och har på senare år fått svårare och svårare att skilja dessa städer åt. Vänersborg eller Mariestad, de sjönära, så kallat stadsmässigt utformade bostadsrättslägenheterna trängs längs vattenbrynen. För några månader sedan såg jag att även min egen hemstad, Lidköping, planerade sin version av "Hamnstaden". På de ljust färglagda skisserna trängs fler människor än vad som brukar ses i stadens mest centrala delar. Dessa områden var vad jag, vid arbetets start, ansåg vara typiskt stadsmässiga. Jag kan inte låta bli att undra varför en plats för mig är typiskt stadsmässig samtidigt som jag inte skulle kalla den för stad. Borde inte dessa begrepp kännas mer närbesläktade?

Min uppfattning är att landskapsarkitektstudenter och planerare ibland använder sig av ord och begrepp utan att veta vad de egentligen betyder för dem, att de är mest ett sätt för att förmedla en känsla av något positivt. Här i tar mitt examensarbete sin början. I en undran över de visioner och föreställningar vi har kring begrepp som den stadsmässiga staden, den goda staden, den täta staden och den verklighet dessa visioner ska ta plats i. Bilden av stad och hur planerare och arkitekter väljer att skapa den. Är stadsmässigt byggande detsamma som att bygga stad? Handlar det om utformning av husfasader eller är det stadsmässiga byggandet vägen till att skapa levande städer? Kan man bygga efter dessa ideal idag för att skapa det så eftertraktade stadslivet, är det förenligt med de boendekrav vi har?

Vid arbetets start läste jag i flertalet uppsatser och debattinlägg att staden var på modet och att stadsmässighet hade blivit ett honnörsord. Jag blev då nyfiken och ville undersöka vad det var som var modernt och vad detta moderna honnörsord verkade innebära. Tidigt märkte jag att dessa citat kom från olika tider, stadsmässighet verkar ha varit ett modernt honnörsord såväl på 1960-talet som idag. För att kunna förstå och belysa föränderligheten i begreppet har detta examensarbete fått ett tidsdjup som sträcker sig från slutet av 1950-talet till idag.

## 1.2 Syfte

Huvudsyftet med detta examensarbete är att granska visioner och verklighet kring så kallat stadsmässigt byggande för att förstå begreppets innebörd och föränderlighet. En viktig del blir då också att reda ut begrepp som används för att förklara det stadsmässiga och de sammanhang inom vilka jag stött på dem.

Jag vill härigenom få en ökad förståelse för vad som eftersträvas i de stadsmässiga visionerna och hur detta har förändrats de senaste 50 åren. Inte i första hand för att förkasta stadsmässighetsbegreppet utan för att förstå det, och förstå risken och vitsen med detta samlande begrepp. För att själv utveckla mina färdigheter i argumentation inför den framtida rollen som planerare, men också för att uppsatsen förhoppningsvis kan väcka intresse hos andra och fungera som diskussionsunderlag. De jag vänder mig till är främst de studenter och planerare som ofta stöter på dessa begrepp och kanske också använder sig av dem.

## 1.3 Problemformulering och hypotes

Min egen föreställning är att stadsmässighet i teorin handlar om stadens/platsens funktioner men att det i praktiken mest handlar om estetik och form, att staden och stadsmässigheten inte alls definieras på samma sätt. Om syftet med en stadsmässig utformning i så fall innebär att till formen och estetiken efterlikna stad väcks nya frågor, har staden en form och en estetik? Var kommer i så fall dessa formideal ifrån? Min uppfattning är att staden är ett samspel mellan människor och funktioner, att det inte finns en generell fysisk utformning för att något ska kallas stad. När det stadsmässiga beskrivs syftas det ofta till den "traditionella staden", det är denna stad som är förebilden. Vilken stad är i så fall den traditionella?

Har synen på stad och stadsmässighet förändrats över tid utifrån de projekt jag studerat och på vilket sätt märks det i den fysiska miljön? Betyder stadsmässighet samma sak i visionen och i verkligheten eller varierar ordets innebörd? Är det synonymt med den goda och den täta staden?

### 1.4 Metod

Arbetet startar med litteraturstudier där teoretiska definitioner och begrepp kring stad och stadsmässighet utreds. Jag har valt att studera såväl tryckt litteratur av välkända stadsbyggnadsdebattörer som examensarbeten, debattartiklar i dagspress och i viss mån även kommunala planer och stadsmiljöbloggar på Internet (forum och föreningar där stadsmiljö debatteras). De studerade materialet kommer således från människor med olika bakgrund och erfarenhet av staden och stadsbyggande.

Tre fallstudieobjekt har valts ut för att utröna vad stadsmässighet kan innebära i verkligheten. Fallen representerar så kallat stadsmässiga projekt från olika tider, det äldsta från slutet av 1950-talet. Projekten, planerna och visionerna granskas. Ett fjärde objekt har studerats på ett annorlunda sätt då detta ännu inte är byggt och någon stadsmässig verklighet inte finns. Trots att jämförelsen mellan intentioner och verklighet inte går att göra för detta fall är det intressant att studera för att kunna resonera kring hur en framtida användning av begreppet kan utvecklas. En jämförande skriftlig analys och diskussion följer. Detta bland annat för att jag själv i utredandet av andras språk och begrepp även vill bli medveten om mitt eget.

Avgränsning görs i urvalet av litteratur och i valet av fallstudieobjekt. För fallstudierna har fokus legat på begrepp kring staden och det stadsmässiga, hur de används i planer och beskrivande texter, och hur (om) detta sedan realiserats. Jag har alltså inte gjort en egen bedömning av vad som är det stadsmässiga, utan studerat andras. Vilket jag ansåg bäst uppfylla syftet. På grund av tidsbegränsning har inte alla platser kunnat besökas, istället har jag valt ut ett av exemplen för studiebesök.

Till fallstudien väljs tre svenska exempel från 1950-tal och framåt. Fallen har skilda förutsättningar vilket gör det möjligt att undersöka om det stadsmässiga byggandet verkar ha lyckats bättre i vissa sammanhang än i andra. Tidsspannet gör det möjligt att studera om begreppets användning och betydelse förändrats över tid. Ett studieobjekt är ett småstadsprojekt från 1950-tal, ett annat är ett storskaligt förortsbygge från 1960-1970-tal och ett tredje är ett projekt i anknytning till en större stads tätort från 1990-talet. Samtliga fall beskrivs utförligare på sidan 25.

## 2. Teori- begrepp och definitioner

Som jag nämnde i inledningen har jag under arbetets gång vid ett flertal tillfällen funnit att staden och det stadsmässiga beskrivits som något modernt. I följande kapitel försöker jag reda ut olika sätt att definiera dessa begrepp. Kapitlet avslutas med en egen definition av stadsmässighet, vilken jag utgår ifrån i mina fallstudier.

*”Staden har blivit het.”*

– Jane Jacobs 1961 (baksidetext till “Den amerikanska storstadens liv och förfall”)

*”Vi höll på på 1960-talet att diskutera stadsmässighet, en sorts romantik i planeringen, att ordna utemiljön så som den är i staden.”*

– Rune Falk 1976 (ur inslaget “Att se in i framtiden”, Svt)

*”Stadsmässighet och urbanitet har blivit honnörsord som knappt gått att undvika i stadsbyggnadsdebatten under senare år”*

– Mats Lundström 2002 (ur examensarbetet “Jakten på den försvunna stadsmässigheten” sid. 2)

*”Staden är på modet. Stadsmässighet likaså.”*

– Sara Westin 2005 (ur magisteruppsatsen “stadsmässighetens paradox” sid. 4)



## 2.1 Staden

Vad är det egentligen som är så modernt och hett? Staden kan ju vara grå, full av avgaser, en otrygg miljö med mycket brottslighet och konflikter. Jerker Söderlind, journalist och arkitekt, kommenterar 1900-talets stadsbyggande i boken *Stadens renässans* (1998, sid. 34) med att det har “resulterat i något som inte ens kan kallas för stad”. Han menar att det blivit “icke-städer”, förorter och köpcentrum. Vad är det då som är stad?

Några av de som försökt sig på att definiera vad en stad innebär är de landskapsarkitekterna Charlotta Råsmark och Eva-Lotta Johansson, de reder i sitt examensarbete, *Staden i ord och handling*, från 2006 ut fyra olika elementära delar som de anser ingå i begreppet stad. De menar att en stad har en byggd form, den har ett socialt liv, den är en artefakt i behov av historia och staden är en handelsplats. Dessa konstateranden säger de sig grunda främst på den debatt som förekommit i arkitekturtidskrifter mellan åren 2001-2006.

Med utgångspunkt från dessa och med hjälp av litteratur från olika stadsbyggnadsteoretiker, debattörer, artiklar och blogginlägg har även jag fördjupat mig i begreppet stad. Utifrån vad jag funnit i denna studie och vad jag funnit kring begreppet stads-mässighet följer sedan, under rubriken “*Den traditionella staden...*” ytterligare begrepp som jag anser nödvändiga att redogöra för i sammanhanget.

### Täthet och möten

Samlingen av främlingar och möjligheten till möten utöver de planerade verkar enligt flertalet debattörer och teoretiker vara en viktig ingrediens i staden. Råsmark och Johansson (2006) hänvisar till ett antal artiklar som alla pekar på vikten av just detta. Även stadsbyggnadsdebattören Jane Jacobs betonar i sin bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (1961) vikten av att skapa förutsättningar för möten, något man gör genom att låta staden ha en tät struktur. Hon får medhåll av Söderlind (1998) som anser att en grundläggande princip för staden som byggd form är den om närhet. Jacobs anser dock inte att tätheten i sig är nog, hon anser att mångfald är väsentligt för staden och

att det finns fyra kriterier för att denna mångfald ska uppstå. Dessa är blandade primärfunktioner, små kvarter, täthet och blandad bebyggelse. På så sätt kan en mångfald av människor syssla med en mångfald av saker på olika tider av dygnet på samma plats (Jacobs, 1961). Vad begreppet täthet innebär är relativt och vad det är som ska vara tätt kan variera. Jacobs (1961) menar att det är skillnad på täthet mellan byggnader och täthet mellan människor. Det kan röra sig om radhus som står tätt likaväl som det kan röra sig om höghus som står glest.

### Handelsplats

En bakomliggande faktor till att städer uppkommit är enligt Söderlind dess funktion för handel. Han menar att möjligheten till försörjning och utbyte av tjänster och varor är grundläggande för städers framväxt, de är stadens bas. Utan möjlighet att försörja sig skulle ingen bosätta sig i staden, han konstaterar vidare "utan handel- ingen stad" (1998, sid. 51). Jacobs beskriver det istället som att staden måste ha flera primära funktioner (1961, sid. 179), där handel kan utgöra en av dessa. Det krävs fler funktioner för att staden inte ska avfolkas när butikerna stängt på kvällen. Råmark och Johansson tar stöd av bland andra stadsbyggnadshistorikern Bosse Bergman och arkitekten Lars Marcus när de konstaterar att "en typisk stadsegenskap är sålunda att de funktioner man behöver finns samlade på en så koncentrerad yta att avstånden dem emellan är möjliga... att tillryggalägga till fots" (2006, sid. 59-60). Det räcker inte att handeln finns utspridd på avstånd som är bekväma att färdas med bil, att människor rör sig till fots mellan affärerna är viktigt för stadslivet. Följaktligen gäller Söderlinds princip om närhet även för handeln för att den ska generera möten och socialt liv.

### Historia och subjektivitet

Råmark och Johansson (2006) konstaterar att det även krävs att staden byggs successivt för att det sociala livet ska uppstå. Blandad ålder och standard på byggnader är viktigt för att åstadkomma en blandning av människor. Om detta skriver också Jacobs, "stadsdelen måste bestå av en blandning av hus som varierar i ålder och skick" (1961, sid. 176). Även arkitekten Mats Hultman konstaterar att all erfarenhet talar för att det tar tid för städer

att växa fram (2002). Förmodligen menar han att det tar tid för ”goda” städer att växa fram, för visst har det byggts städer på kort tid. Eller kanske är detta platser som Söderlind skulle kalla för ”Icke-städer”?

Vad som anses vara stad är något subjektivt, i magisteruppsatsen *Stadsmässighetens paradox* (2005) skriver Sara Westin att det bara finns ett fåtal städer i Sverige som är stora nog att vara stadsmässiga. Beroende på bakgrund, uppväxt och utbildning ser vi olika på staden. Om det skriver också Ulla Berglund och Ulla Jergeby i boken *Stadsrum- människorum* (1998), vad vi betonar vara stad är beroende av vem vi är och hur vi utnyttjar området kring oss. För den stad Jacobs beskriver mångfald är det storstaden som står i fokus. Hon poängterar att småstaden är en helt annan organism och att samma teorier och metoder inte går att applicera på småstaden.

## Estetik

Hultman anser att en förutsättning för att något ska kunna kallas stad först och främst är att det ser ut som en ”att den har en stadsmässig karaktär” (2002 sid.76). Detta är vad han anser vara först och främst, men han konstaterar även att det är skillnad på att se ut som en stad och att verkligen vara en. Social blandning, gatuliv, arbetsplatser och handel måste till för att det ska bli stad. Jacobs anser att ”a city can not be a work of art” (1961, sid.11). Med det menar hon att arkitekturen inte har någon större betydelse för fungerande städer. Vilket är ett resonemang som även Söderlind för, han kritiserar 1980- och 1990-talets arkitekter för att ofta ha behandlat staden som just en formfråga, ett estetiskt arrangemang. ”Staden är ett arrangemang av sitt innehåll” skriver han och menar att det är skillnad på stadens grammatik (dess funktionssätt) och stadens ordförråd (dess gestalt), något som dagens arkitekter har svårt att skilja på (1998, sid. 34). Han poängterar att ”staden är, som upprepats många gånger i den här boken, inte en formfråga” (sid. 314). Även de teoretiker som hävdar att arkitekter borde koncentrera sig på den fysiska formen mer än på det sociala livet betonar strukturens betydelse för stadslivet (Råsmark & Johansson 2006 sid.53). Det blir här viktigt att skilja på form som i husens utformning och form som i stadens form, dess struktur. Marcus kommenterar vidare (likt Söderlind) att dagens stadsbyggande allt oftare skapar estetiska associationer

än tar efter hela strukturer när man vill efterlikna stad (2000). Samtliga av de ovan nämnda författarna anser att formen är av mindre betydelse medan de strukturer dessa former skapar är vitala för stadslivet.

Vad som är genomgående i stadsdefinitionerna verkar vara att funktionerna gör staden, men också att strukturen är viktig för att staden ska fungera, för att det ska skapas ett socialt liv. Den estetiska utformningen är sekundär och en stad behöver tid på sig för att uppnå variation och mångfald. Till sist krävs att någon kallar platsen för stad, vilket är en subjektiv bedömning. Rimligtvis borde dessa huvuddrag också genomsyras i definitionen av stadsmässighet. Genom att skilja dessa två begrepp åt utgår jag ifrån att så inte är fallet.

## 2.2 Stadsmässighet

Stadsmässigt byggande kan innebära att ett område uppförs med staden som förebild. Stadsmässighet som ett sätt att beskriva bebyggelse är ingen ny trend. Det har skapats områden som sagt sig ha stadsmässiga intentioner både på 1950- och 1970-talen. Råsmark och Johansson (2006) skriver i inledningen till sitt examensarbete att ordet stadsmässighet har haft olika betydelser i olika tider. Det finns allt från miljonprogramsförorter till trädgårdsstäder som kallats stadsmässiga. Jag försöker här redogöra för begreppet med fokus på den nutida användningen.

Vid flera tillfällen har jag stött på hänvisningar till Jacobs och den stad hon förespråkar som den stadsmässiga. Det är tydligt i till exempel Programsamrådet för Hamnstaden i Lidköping (2008) och i Westins uppsats *Stadsmässighetens paradox* (2005). Samtidigt som andra exempel talar om trädgårdsstaden som stadsmässig, exempel på planer från både Skövde och Alingsås finns där stadsdelar ska byggas upp med trädgårdsstaden som förebild och samtidigt beskrivs få en stadsmässig karaktär (Planprogram för Bolltorp 2008, Planprogram för Horsås 2001). Detta blir paradoxalt då Jacobs förkastar Ebenezer Howard och hans trädgårdsstad och beskriver honom som en man som ville avskaffa staden (1961, sid 39). Bland andra Hultman (2002) anser att rörelsen New urbanism förespråkar stadsmässighet, vilket kan sägas innebära småstadsideal (Klingberg, 2007), medan Westin (2005) ansåg att det bara fanns ett fåtal städer i Sverige som var stora nog att vara stadsmässiga. Söderlind säger om stadsmässighet (1998, sid. 69) att "- mässig" visar att ordet inte har med den reella staden att göra, att det är något som är för ytligt för att vara stad. Detta tycker jag ger en antydning om att begreppet inte har en enkel förklaring och beror av vad den som använder ordet väljer att ge det för betydelse.

### Objekt eller område

Många av de författare och debattörer jag tidigare hänvisat till ansåg formen och estetiken vara sekundär i stadsdefinitionen. Samtidigt menar flertalet kritiker att stadsmässigheten blivit något som till ytan liknar stad. Är det stadsmässigt att till ytan likna stad? I Svenska Akademiens Ordbok beskrivs stadsmässighet som något som liknar, erinrar om, är

kännetecknande för eller är vanligt förekommande i stad ([www.saob.se](http://www.saob.se), 2009). I flera planbeskrivningar kan man läsa att utformningen ska ges en stadsmässig karaktär, till exempel i planbeskrivningen till Bolltorps trädgårdsstad i Alingsås (2001) och planprogrammet för Ladugårdsängen i Örebro från 2005. Vilket således skulle vara en karaktär som liknar eller erinrar om stad, eller en karaktär som innehåller stadens fysiska byggstenar, till exempel material och gatubredder. Om staden inte har en konstituerande form, så som de tidigare författarna menar, varifrån fås då inspiration till den stadsmässiga formen? I en artikel i *Arkitekten* (2008) kritiserar Dahlhiem et al. hur rutnätet ibland blivit ett självändamål i dagens stadsbyggande, att den är formen som anses skapa stad. Snarare än ett medel för skapa stadens kvaliteter. De menar att detta rutnät läggs ut i perifera lägen som inte skulle få det stadsliv man söker vilken form man än ger det. De säger vidare ”att försöka skapa stad utan dessa insikter riskerar leda till ”stadsmässighet” snarare än egentligt stadsliv. Miljön blir en scenografi som visar upp en idé om urbanitet medan skådespelet i form av stadslivet i praktiken inte genererar vare sig socialt, kulturellt eller ekonomiskt utbyte”.

Fredrik Carlsson, menar i sitt examensarbete *Stadsmässigt bostadsbyggande i Stockholm* (2005) att begreppet stadsmässighet kan tolkas på olika sätt men att funktionsblandning, sammanbundet gatunät, hög täthet och traditionell gatustruktur är centrala aspekter. Detta kan inte tas för givet då det finns flera exempel på att det många gånger inte är ett område som ska ges den stadsmässiga karaktären. Det kan vara en gata, ena sidan av husfasaderna eller uteserveringars placeringar. Om ett enskilt objekt beskrivs vara stadsmässigt handlar det inte om struktur eller om funktioner, utan snarare om en estetisk utformning. Vilket inte nödvändigtvis behöver vara fel, men ordets betydelse i dessa beskrivningar blir svårtolkat. Det kan självklart finnas ett gott syfte i att utforma husfasaden på så sätt att den passar in i stadsmiljön, blir del av det sammanhang som kan utgöra en stad. Men genom att beskriva det som ”stadsmässigt” slipper planförfattarna undan att gå in på detaljer. Råsmark och Johansson menar att sten inte är mer stadsmässigt än trä, att stadsmässigheten snarare sitter i strukturen (2006, sid. 66). Om man använder sig av deras definition av begreppet stadsmässighet blir det omöjligt att kalla ett enskilt objekt, ett hus eller en gata för stadsmässig. De drar slutsatsen att ”begreppet

stadsmässighet står för täthet i betydelsen så mycket folk som möjligt på liten yta för att skapa mycket liv och rörelse” (2006, sid.66). Målet för stadsmässighet skulle i så fall vara att skapa en funktion, stadsliv. Att stadsmässighet skulle vara *ett* begrepp, att det finns *en* definition är redan här svårt att se. Håkan Jersenius (se Klingberg, 2006) pratar om att skilja stadstyp från byggnadsstil och att de nödvändigtvis inte behöver vara samma sak eller följas åt, kan då stadsmässigheten ses som en stadstyp eller byggnadsstil?

Strukturen för stadsmässighet liknas ofta vid den traditionella staden, som kan vara både tät och intensiv som 1800-talsstaden eller glesare och grönare som trädgårdsstaden. Om vi ska kunna förstå vilken som är stadsmässighetens estetiska utformning, hur en stadsmässig fasad eller gata ska se ut måste vi först veta vilken typ av stad man har som förebild, till exempel om man i trädgårdsstaden syftar till att vara ”trädgårdsstadsmässig” och om nyurbanisterna syftar till att vara ”småstadsmässiga”.

### Begrepp eller fenomen

Råsmark och Johansson (2006) delar upp stadsmässigheten i två delar, begrepp och fenomen. Där begreppet som sagt handlar om täthet och folkliv medan fenomenet tolkas som ”så många lägenheter med utsikt, gärna över vatten, som möjligt på liten yta, för att tillgodose kraven hos dagens livsnjutande stadsmänniska” (sid. 67) Camilla Andersson (2002) gör i sitt examensarbete inom fysisk planering en annan tolkning. Hon redovisar tre typer av stadsmässighet. Stadsmässighet i form av funktionsintegrering och stadsliv, stadsmässighet som estetik – att till formen efterlikna en innerstadsmiljö och till sist stadsmässighet som livet som pågår, flöden av människor mellan till exempel affärer och restauranger. Antingen kan stadsmässighet ses som resultatet av de projekt som kallas stadsmässiga, så som Johansson och Råsmark har tolkat fenomenet stadsmässighet, eller så är stadsmässighet något abstrakt som är svårt att mäta eller bedöma, en funktionsintegrering och ett stadsliv, eller en känsla och en livsstil. Den verklighet som uppförts med stadsmässighet som mål behöver nödvändigtvis inte ses som stadsmässig om man inte anser sig ha lyckats skapa detta.

## 2.3 Den traditionella staden och närbesläktade begrepp

När jag läst om den stadsmässiga karaktären på till exempel stadsmiljöbloggar som Operation Karlstad ([www.operationkarlstad.se](http://www.operationkarlstad.se), 2008) är det ofta en tät stad i rutnät som det syftas till. Detta beskrivs vara den traditionella staden, att förtydliga begreppet stadsmässighet med en åsyftning till den traditionella staden är för mig mer förvirrande än förklarande.

### Den traditionella staden

Så, för att kunna förstå stadsmässigheten har det visat sig väsentligt att reda ut ytterligare begrepp, den traditionella staden är ett exempel. På bloggen [www.stadsplanering.worldpress.com](http://www.stadsplanering.worldpress.com) (2008) beskrivs denna traditionella stad ha den klassiska europeiska staden som förebild. Att i bestämd form hänvisa till ”den europeiska staden” antyder att alla dessa städer skulle vara byggda efter samma principer och i samma former. Så är självklart inte fallet. Den medeltida staden, till exempel Gamla stan i Stockholm med sitt oregelbundna gatusystem är på många sätt olik till exempel Linköpings välordnade rutnätssystem. Det kan tyckas märkligt att det idag är just rutnätet med raka gator och regelbundna kvarter som verkar vara förebilden för ”stad” och att den och dess stadsliv ibland skildras på ett nästan utopiskt vis.

Detta har sin förklaring. Rutnätssstaden har stått som modell för mycket av stadsbyggandet i Europa från 1600-talet och fram till ungefär 1930-talet, då det brukar sägas att funktionalismen slog igenom, detta enligt Björck & Rappen, 2008, att denna stadstyp kallas för den traditionella framstår då som mindre märkligt. Rutnätet som modell för stadsbyggande går självklart att härleda längre tillbaka i tiden än så, redan i det antika Grekland fanns detta stadsbyggnadsmönster. Gunnel Forsberg, kulturgeograf, beskriver det som att rutnätssstaden med ett par undantag i alla tider varit idealet framför andra, även om dagens rutnät har inslag av funktionalismens ideal om ljus och luft (2005). Enligt Björck och Rappen är det 1800-talsstaden, där arbetsplatser, industrier, skolor och andra institutioner blev en del i stadsbygden, som står förebild för dagens tillbakablickande (2008).



Ett skäl till varför denna stad åter är en förebild är troligtvis att den står i kontrast mot modernismen, den är tätbebyggd, den är funktionsintegrerad, den har historia och identitet. Alltså det som 1900-talets förortsbyggande har blivit kritiserat för att inte vara (Forsberg, 2005). En av orsakerna till att denna stad en gång blev ratad, ohälsan, finns inte längre kvar och vi kan flytta tillbaka in till våra gamla stadskärnor och ha dem som förebild när ny stad ska byggas.

Arkitekten Hans Gillgren (se Johansson, 2004) beskriver den traditionella staden som ett pussel, en rumslig helhet där kvarter, gata, plats, park och torg hakar i varandra utan mellanrum. Till skillnad från i den funktionalistiska staden där dessa bitar är skilda från varandra. Även Söderlind betonar i en artikel i *Svenska Dagbladet* vikten av nätstrukturen ”kvarterstadens gator och torg är stadens naturliga rumsliga form, dess DNA-kod”, han kallar det för stadens grundmodell (2006). Marcus däremot kritiserar hur återskapandet till den traditionella staden ibland gått till och anser att man framförallt arbetat med den estetiska sidan, det vill säga olika former och arkitektoniska tecken som får oss att associera till den historiska staden (2000). Nils Sylwan tolkar den traditionella staden i en artikel i *Arkitekten* (2006) som att “det definitivt inte innebär är ett fortsatt förortsbyggande enligt modernismens utjänta former”, att säga vad den verkligen är anser han vara svårare.

### Blandstaden och den goda staden

Den traditionella staden har beskrivits som en blandstad, Marcus anser den vara omöjlig att skapa med endast form och arkitektur (2000). Blandstaden innebär en blandning av stadens funktioner, arbetsplatser, bostäder och handel ska integreras. Han ser det som ett misslyckande om de så kallade traditionella städerna inte är blandstäder. Även Söderlind beskriver den traditionella staden som synonym till den blandade staden. Han likställer dock inte dessa begrepp med “den goda staden”, den anser han vara lika hopplös att försöka skapa som att försöka skapa “den goda människan” (1998, sid. 72). Den goda staden beskrivs dock i en artikel i *Dagens Nyheter* på ett liknande sätt, som tät och mångfunktionell (Skogö et al. 2007).

Den goda staden är ett tvetydigt begrepp, att kalla något för en god stad är inte samma sak som att tala om "den goda staden". "Den goda staden" är ett samarbetsprojekt mellan Vägverket, Banverket, Sveriges kommuner och landsting samt ett flertal svenska kommuner som handlar om att skapa attraktiva och hållbara samhällen (Skogö et al. 2007). Medan den goda staden, utan citationstecken, enligt Råsmark och Johansson (2006) är en idealisering av en förmodernistisk tät och kontinuerlig stad, men att det också är ett begrepp som antyder ett gott liv i staden.

### Urbana kvalitéer

Det goda stadslivet verkar handla om att efterstäva eller tillvarata urbana kvalitéer. Till exempel på [www.jerkersoderlind.se](http://www.jerkersoderlind.se) (2009a) och i artikeln *hem ljuva billiga hem* i *Arkitekten* (nr. 3, 2005, Lauri) Med det menas förmodligen att ta det goda från sin förebildsstad, inte smutsen, sjukdomarna, kaoset och konflikterna. Något som Johan Johansson i en artikel i *Svenska Dagbladet* anser vara viktiga ingredienser om det ska skapas något annat än de välordnade medelklassområdena det ofta blir när det ska byggas stad (2002). Det som verkar vara de urbana kvalitéerna är det sociala livet, mötesplatserna, blandningen av olika människor som lever sina olika liv i samma miljö. Detta kan alltså sägas vara stadsmässiga funktioner. Lite generaliserat kan urbanitet förklaras vara det som har med staden att göra som inte går att ta på. Det är inte möjligt bygga urbanitet, men man kan skapa förutsättningar för urbanitet att uppstå.

### Sammanfattningsvis

Efter genomgången av dessa nära besläktade begrepp har jag utläst följande, (eller problematiserat ytterligare). Den traditionella staden och blandstaden är begrepp som ofta användas synonymt, trots att blandstaden säger mer om stadens funktioner. Den traditionella staden beskrivs som tät, men enbart tätheten beskriver inte den traditionella staden. Den täta staden talar enbart om strukturen och blir därför svår att jämföra med begrepp som handlar om funktioner och dess ordning. Den täta staden behöver nödvändigtvis inte vara blandstad, men beskrivs ofta som traditionell. Den goda staden är en blandstad men beskrivs ändå inte som synonym med den traditionella staden då detta begrepp innehåller är värdeladdat. Stadsmässighet är vanligt förekommande i beskrivningen av samtliga typer och nästan alltid i samband med stadsmässighet verkar det syftas till den traditionella staden.

## 2.4 Tre dimensioner av stadsmässighet

Det finns ingen enkel förklaring till vad stadsmässighet är eller vad det innebär. Men för att kunna arbeta vidare och granska vad som är det stadsmässiga i mina fallstudier har jag utläst tre dimensioner. Tre huvudsakliga delar som jag i mina litteraturstudier urskiljt från varandra och som verkar användas för att uppnå stadsmässighet. På detta sätt hoppas jag tydligare kunna urskilja skillnader och likheter i begreppets innebörd för de olika studerade fallen. Jag gör, till skillnad från Andersson (se sid.19), ingen åtskillnad på funktionen och livet som pågår då jag anser detta vara så nära sammankopplat, flödet av människor beror mycket på funktionen i området. Vad jag däremot gör en uppdelning av är stadsmässigheten som estetik. Här gör jag en åtskillnad på estetik och på struktur. Detta för att jag i mina tidigare litteraturstudier kring staden fann att det var ett flertal som ansåg strukturen vara en konstituerande egenskap för staden, medan estetiken inte var det (se sid.15).

### Struktur

För det första kan stadsmässighet anses handla om struktur, om relationer mellan hus, gata, torg och plats. Det är inte funktioner, även om strukturen är av vikt för det sociala livet och de funktioner som uppstår. Så har jag ofta sett begreppet användas i kommunala planer och program, det är gator och kvarter som ska ges en stadsmässig karaktär. Ofta är det rutnät, gator med blandad trafik och entréer vid gatan som ska skapa denna karaktär. Stadsmässighet utgör på detta sätt bara ett av de fyra kriterier Jacobs sätter upp för att skapa mångfald och för att skapa stad, nämligen det om täthet.

### Estetik

Begreppet kan ses och användas som ett uttryck för ett form- och stilideal, att det har vuxit fram en estetik som anses vara stadsmässig. Man skapar estetiska associationer så som Marcus hävdar, en estetik som signalerar stad till människor och därför också signalerar om hur vi ska bete oss i dessa miljöer. Det kan röra sig om detaljer i utformningen som syftar till att ge platsen identitet, så som fasadmateriell, markbeläggning eller skötsel av grönskan.

### Funktion

Den tredje tolkningen av begreppet handlar om funktionen. Att staden egentligen har en ganska abstrakt form, eller en form som inte är relevant för stadsmässigheten. Det är stadslivet som skapar stadsmässighet, blandningen av funktioner, verksamheter, mångfalden och genomströmningen av människor.

### 3. Fallstudier

#### Introduktion

Som jag nämnde tidigare har jag i olika sammanhang stött på citat som ”staden är på modet”, ”staden är het” och liknande. Det var förvånande för mig att dessa citat inte gick att härleda till en viss tid. De kunde vara från 1960-talet, 1980-talet och från 2000-talet, en mycket ihållande trend verkar det som. Anledningen till att citaten kommit då och då verkar istället handla om att det faktiskt var olika saker som lyfts fram som positiva med staden.

För att kunna göra en bedömning av tolkningen och användningen av stadsmässighetsbegreppet har jag valt att utgå ifrån tre verkliga fall från slutet av 1950-talet och fram till idag. Dessa är i kronologisk ordning (1) Brittgården i Tibro, (2) Gårdsten i Göteborg och till sist (3) Ladugårdsängen i Örebro. På detta sätt hoppas jag kunna uppfatta kopplingen mellan stads- och stadsmässighetsbegreppet och om förändringar i tolkningen av det ena påverkar det andra. Jag har i urvalet sökt efter exempel som kallas ”stadsmässiga” i olika sammanhang, i planer och program eller i texter som beskriver dem. Jag har valt fall från olika tider och med olika förutsättningar och tillvägagångssätt. Brittgården är en grannskapsenhet i småstaden från 1950-1960 -tal, Gårdsten ett av miljonprogrammets storskaliga projekt från 1970-talet och Ladugårdsängen är postmodernistiskt med tydliga förebilder i rutnätsstaden från 1990-talet. Gemensamt för alla tre är att de vill vara ”en stad i staden” eller ”ett samhälle i samhället”. Det fjärde och sista fallet är en studie över de planer som finns för Maria stationsområde i Helsingborg, planer som kommer förverkligas inom en snar framtid.

#### Metod

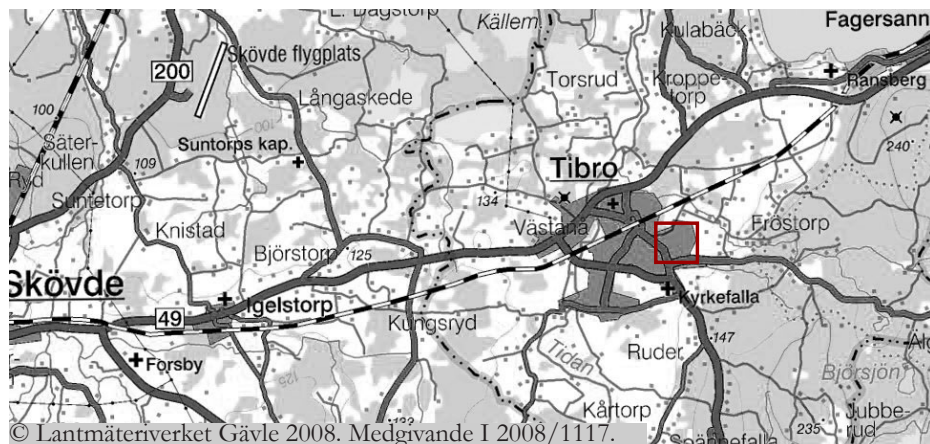
Jag har i mina studier utgått ifrån de planer som gjordes inför projekten; detaljplaner, stadsplanen, generalplanen och översiktsplanen och studerat främst texterna till dessa samt annan litteratur som beskriver eller kommenterar projekten. Utgångspunkterna i varje fallstudie är, förutom de dimensioner jag redovisat tidigare, estetik, struktur och funktion, även språket som används. Detta för att göra det möjligt att undersöka i vilket eller vilka av dessa fack begreppet används och även kunna studera ordets eventuella laddning. Här ingår också en genomgång av användningen av stadsbegreppet då jag anser det vara är väsentligt för tolkningen av stadsmässighet.

För den andra av de tre fallstudierna, Gårdsten, är omfattningen större då detta är det projekt jag valt att besöka. Motivet för det är dels en begränsning i tid och resurser som gjort att fler platser inte kunde besökas, och även att Gårdsten under senare tid genomgått en upprustning som bland annat syftat till att bygga bort epitetet sovstad som stadsdelen haft. Vilket är intressant att titta närmre på då Gårdsten på såväl 1960-talet som på 1990-talet eftersträvat en stadsmässighet (se exempel två, sid.33).

Ett förtydligande av vad som har studerats för de tidigare nämnda fyra punkterna följer här;

- 1) Språk- Vad verkar man mena med stadsmässighet, hur används ordet? Finns det andra närbesläktade begrepp som används? Är det ett värdeladdat begrepp?
- 2) Estetik- Syftar man till att skapa stadsmässighet med hjälp av utformning av husfasader, entréer, gårdar med mera? I så fall hur?
- 3) Struktur- Syftar områdets struktur till att bidra till stadsmässigheten, hur har i så fall gaturum, kvarter, trafik ordnats?
- 4) Funktion- Anser man att stadsmässigheten handlar om funktioner? Hur ska människor leva i området? Vilka funktioner finns eller ska enligt planerna finnas?

### 3.1 Fallstudie 1 Brittgården



I slutet av 1950-talet fick arkitekten Ralph Erskine uppdraget att rita ett nytt bostadsområde i Tibro, en ur svenskt perspektiv sett liten kommun i Västergötland. Enligt en turisthemsida på Internet ([www.vastsverige.se](http://www.vastsverige.se), 2009) var Brittgården det första området i Sverige av sitt slag. Lisbeth Söderqvist, forskare vid Stockholms universitet, kallar i boken *Att gestalta välfärd* (2008) området för en ikon i svensk arkitekturhistoria då det blivit mycket hyllat och omskrivet. Brittgården skulle byggas som en ”stad i staden”, en ”by i byn”, och ett ”samhälle i samhället” (Erskine, 1965, Egelius 1988, Söderqvist 2008). Mats Egelius, arkitekt, ligger bakom utställningsboken *Ralph Erskine, arkitekt* (1988). Han beskriver där att Erskine i Brittgården ville skapa en bykänsla och att han med det menade att skapa gemenskap och grannskapskänsla.

Denna gemenskap skapades bland annat av att Erskine lade stor vikt vid det sociala livet i området genom att planera för mötesplatser och gångvägar. Området består av blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer, detta ansågs viktigt för att kunna uppnå en blandning även befolkningsmässigt. Trevåningshus omsluter området likt en stadsmur inom vilket det finns radhus längs korta gator och små gränder. Det planerades för drygt 300 lägenheter i flerfamiljshus, de flesta är tvåor och treor, samt drygt 50 i småhus. En butik skulle enligt planerna också inrymmas inom området (Detaljplan för Brittgården, 1967). Trots intentionerna att skapa ett eget samhälle är Brittgården idag enligt Söderqvist ett bostadsområde eller en grannskapsenhet, snarare än en ”en stad i staden” (2008).





©Fabbe Fabiansson, infobild

## Översikt över strukturen i Brittgården

### Språk

Söderqvist beskriver området som ett exempel på 1950-talets trend om att bostadsområden skulle vara egna samhällen, att den gamla traditionella staden uppvärderades och modernismen fick en ny vinkling. ”Hus – i – park idealet hade övergetts till förmån för gator och gränder och en mer stadsmässig utformning” (2008, sid. 220). Hon beskriver vidare att Brittgården innehåller mycket hårdgjord yta, hon kallar det för ”stadsmässiga” material. Detta är inte Erskines egna ord, utan en mening formulerad utifrån vår tids syn på stadsmässighet.

Enligt Söderqvist (2008) kan Brittgården både ses som en kritik mot de modernistiska idealen, men också som en lyckad form av modernism, en tolkning av modernismen som skiljer sig från de hårt kritiserade förortsområdena. Med Söderqvists resonemang finns alltså stadsmässighetsbegreppet såväl inom modernismen som i kritiken mot den.

Både Söderqvist (2008) och Egelius (1988) nämner vid flertalet tillfällen att den ”sociala kommunikationen” var viktig för Brittgården, vilket kan liknas med att man ville skapa stadsliv eller grannskapsliv. Området skulle enligt Egelius få en ”urban identitet”, det skulle utformas som ett eget litet samhälle. (1988, sid. 84)



## Estetik

Den estetiska variationen i området var enligt Egelius (1988) viktig för den urbana identiteten. Denna skulle skapas genom att huskroppar med hjälp av loftgångar och balkonger uppfördes oregelbundet, samt av hushöjder och färger som blandades. Trots ett fåtal material med mycket prefabricerat och betong anses Erskine ha lyckats skapa den variation många miljonprogramsområden kritiserats för att sakna (Söderqvist, 2008).

Varje huskropp har fått en egen form, ingen är exakt lik någon annan. Meningen var att man skulle hitta hem utan att läsa på nummerskyltar. Enligt Egelius uppfattas Brittgården ändå som enhetligt då det finns en genomgående estetik, det är en sparsmakad färgsättning som råder förutom på dörrar och andra mindre detaljer som getts starkare färger (1988). Loftgångar och balkonger är utformade efter samma principer i hela området, vad som varierar är deras storlek och placering på huskropparna. Det är alltså i denna utformning den urbana identiteten skulle skapas.

## Oregelbundet uppförda balkonger



## Struktur

Det är i områdets struktur tankarna om bykänsla och det egna samhället tydligast tar form. Söderqvist menar att det finns influenser av strukturalism i Brittgården. Sociala strukturer skulle gestaltas fysiskt och saker som normalt fanns i städerna användes i husarkitekturen. Erskine var inspirerad av bygatan och Loftgångarna var kommunikationsleder, här skulle grannar kunna småprata och barnen leka (Söderqvist, 2008, sid.239). Egelius anser att loftgångarna fungerar bra i Brittgården och att det beror på att Erskine brutit ned skalan på dem och undvikit att ge dem gatukaraktär (1988). Det verkar som att Erskines tolkning av gata inte är detsamma som Egelius. Förändringen i tolkningen kan sannolikt bero den utbredning bilismen haft efter 1950-talet. Som jag nämnt tidigare lade Erskine stor vikt vid det liv människorna skulle leva mellan husen, därför visade han omtanke om rumsbildningar i området och han valde att organisera bebyggelsen med utgångspunkt från mötesplatser och stråk (Söderqvist 2008). Detta gjorde han med hjälp av utförliga analyser och beskrivningar över de rörelsemönster som skulle skapas. Han ska även ha förespråkat ”skvallergrupper”, mötesplatser som inte utgjordes av en affär eller en skola där social interaktion kunde ske. (Egelius, 1988, sid. 84)

Erskine arbetade med konsekvent trafikseparering och innanför områdets ”stadsmur” är det helt trafikfritt. Matarleder och parkeringsplatser utanför området är tidstypiska inslag. Erskine såg bilen som ett hot mot stadslivet, att planera för bilar inom området skulle splittra det och isolera de människor som inte använde detta transportmedel, till exempel gamla och barn. Det modernistiska tänkandet genomsyras i denna trafikhantering.

## Funktion

Området skulle enligt Egelius beskrivning av Erskines intentioner fungera som en grannskapsenhet. Grannskapstanken grundar sig enligt Elisabeth Lilja i att man ville skapa en bygemenskap mellan grannar, fast i staden (2002, se Loftenius, 2004). Mats Jakobsson menar i sitt examensarbete i fysisk planering (2003) att grannskapstanken grundar sig på antiurbana ideal och en misstro mot storstaden.

Om bykänslan i Brittgården skulle skapas genom att byns och stadens funktioner skulle finnas framgår inte av de texter som beskriver området. Detaljplanen från 1967 visar plats för matbutik, i övrigt är det bara bostadshus. Här bör projektet sättas in i den tid då det planerades. Det behövdes inte arbetsplatser för att skapa en dagsbefolkning och ge området liv på dagarna. Det här var en tid då hemmafrun fortfarande spenderade mycket tid i bostadsområdet, förklarar Mats Jakobsson, fysisk planerare, i sitt examensarbete från 2003.

Högre hus till vänster, radhus skymtar till höger



## Diskussion

I Brittgården verkar det framförallt vara den fysiska strukturen som skulle skapa livet, bykänslan och den urbana identiteten. Brittgården skulle inte ges liv med hjälp av gemenskaphetsanläggningar, fritidscentran eller arbetsplatser, det var arkitekturen och strukturen som skulle vara social. Staden i staden skulle främst skapas genom intima rumsbildningar i utemiljön, noggrant planerade gångstråk och god kontakt mellan grannar (Egelius, 1988).

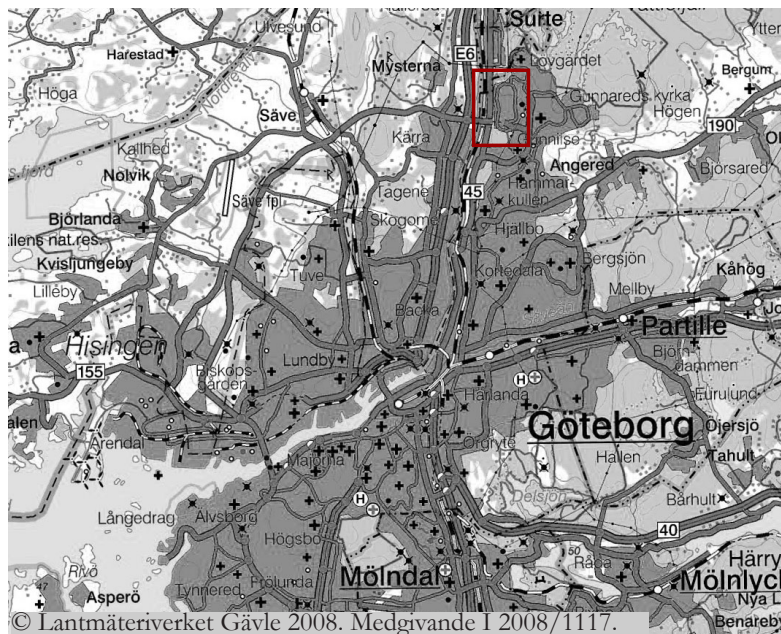
Variationen i byggnaderna och detaljerna i utformningen syftade inte bokstavligen till att vara stadsmässiga enligt de ursprungliga tankarna (Egelius 1988, Detaljplan 1967), även om de med dagens ögon sett kan kallas det (till exempel Söderqvist 2008, sid. 220). Därför är jag osäker på om Erskine själv ansåg sig skapa en stadsmässig miljö. Som det framgår av de tidigare beskrivningarna (Egelius, 1988, Erskine, 1965) skulle det skapas ett samhälle med en bykänsla, men att det skulle vara stadsmässigt kan snarare vara vår tids tolkning. Det är först när Söderqvist (2008) beskriver Brittgården och de tankar som fanns kring stadsbyggnad på 1950-talet som ordet stadsmässighet dyker upp.

Att kalla Brittgården för stadsmässigt verkar således snarare vara en efterkonstruktion än en intention i planskedet. Vad ska vi då kalla området? Å ena sidan kan Brittgården ses som ett antiurbant grannskap, så som grannskapstanken beskrevs. Å andra sidan är det en stad i staden med en urban identitet, så som Egelius beskrivit det. Det har enligt Söderqvist (2008) ansetts vara både modernistiskt och antimodernistiskt. Utifrån den litteratur och de planer jag haft att utgå ifrån gör jag tolkningen att det är i de egna beskrivningarna och bedömningarna författarna använder sig av ord som stad och urban. Av det jag kan utläsa vara Erskines intentioner handlade det om by, samhälle och social gemenskap. Som jag ser det beror detta på att staden blivit alltmer populär sedan 1950-talet (se till exempel Söderqvist 2008), och så även orden som beskriver stad. Brittgården som är ett hyllat projekt beskrivs gärna med positiva ord, och dessa ord är idag stad och urban, hellre än bostadsområde, by och grannskapsenhet.



## 3.2 Fallstudie 2

### Gårdsten



Gårdsten är, som jag nämnt tidigare, det projekt som jag valt att besöka och uppleva på plats. Området, med sina långa rader av likformiga flervåningshus på plansprängd mark, är ett vanligt exempel när det talas om 1960-talets storskaliga byggande och miljonprogram. Strukturen är typisk, en matargata löper runt området, innanför denna ring finns en centrumbyggnad och tät, hög bebyggelse. I mitten löper ett stort grönområde. Utanför matargatan finns en del villa- och radhusbebyggelse, denna upplevs dock på plats som separerad från området innanför.

Gårdsten är en av sex stadsdelar i stadsområdet Angered-Bergum, ca 1,5 mil nordöst om centrala Göteborg. Med planeringen av Angered-Bergum vände man sig mot sovstaden som redan var ett ämne för hård kritik, det skulle enligt generalplanen från 1968 skapas en "fullvärdig systemstad" till Göteborg. Men, då lågkonjunkturen slog till på 1970-talet var det bostäderna som stod klara medan arbetsplatser och servicefunktioner ännu var i planeringsstadiet (Söderqvist. 2008). Dessa lades på hyllan samtidigt som inflyttningen avstannade och fick till följd att många istället flyttade från Gårdsten. I de ursprungliga planerna räknade man med att befolkningen i Angered-Bergum år 2000 kunde uppgå till 130-150 000 invånare. Idag har området ett invånarantal på ca 22 000, varav 7000 bor i Gårdsten (Lauri, 2005b, Leufstadius, 1969).



Huslängor som fått nya fasader

## Språk

Varken i stadsplanen för Gårdsten eller i generalplanen används ordet stadsmässighet, där finns istället ord som stad, stadsdelsområde, grannskap och systerstad. En frekvent användning finner jag däremot i ett TV-sänt reportage från 1976 (Säfström & Arvas). Där sitter en arkitekt och en boende i Gårdsten och diskuterar bland annat stadsmässigheten i området. Arkitekten, Rune Falk, menar att man på 1960-talet började arbeta för en stadsmässighet genom att bygga tätt för att skapa kontakt mellan de boende. Detta var enligt Falk en reaktion mot tidigare stadsbyggnadsideologier som blivit kritiserade för att varken vara stad eller land. I Gårdsten ville arkitekterna koncentrera bebyggelsen. Den boende uttrycker ett stort missnöje och tror att det där med stadsmässighet är ett påfund av arkitekter som bara existerar i deras huvuden. Att människor går till den lilla servicebutiken flera gånger om dagen för att få träffa på andra människor anser inte hon vara stadsmässigt. Medan den boende hävdar att stadsmässighet handlar om stadsliv och uppnås först när det är liv och rörelse i området menar Falk att stadsmässighet även handlar om att utforma bebyggelsen på ett sätt som liknar innerstaden. Han säger att det fanns en sorts romantik i planeringen på 1960-talet, att man ville ordna utemiljön så som den var i staden, i innerstaden. Stadsmässighet skulle skapas ”med hjälp av att koncentrera och ge det en form” (tid 24:33).



Samma boende som tidigare avslutar med att säga att hon känner inte till något enda förortsområde som uppvisar den så kallat stadsmässiga karaktären, framför allt inte Gårdsten. Hon använder ordet sovstad som motsatsord till stadsmässighet och poängterar att bostadshusen snarare ger en känsla av att vara ihopträngd än av att vara stadsmässiga.

En som inte lägger samma fokus på stadslivet är arkitekten Sune Lindström som i samma TV-reportage får frågan om hur en riktig stad ska vara, han svarar då att det ska vara ett centrum med tät och intensiv bostadsbebyggelse runt omkring. Längre ut från centrum blir bebyggelsen lägre och glesare. Detta är intressant att jämföra med Hultmans tolkning av stad på sidan 15, där han anser det viktigt att framför allt se ut som en stad. Lindström var engagerad i flera miljonprogramsområden som liknar Gårdsten och ligger bakom bland annat Täby centrum. ”Här skulle det bli en storstad” säger han. Det verkar genomgående för denna typ av bebyggelse, intentionerna var inte att bygga förorter, det skulle byggas städer. I planbeskrivningarna talas det om Gårdsten som både en stadsdel och som ett bostadsområde. Ett stadsdelsområde är i generalplanen synonymt med en grannskapsenhet, ordet förort nämns mycket riktigt inte i planerna.

## Estetik

Stadsmässigheten i 1960-talets miljöer handlar enligt Söderqvist (2008) inte i första hand om estetiken utan om de sociala funktionerna. Det skulle inte vara en avbild av innerstaden, men dess funktioner skulle finnas. Samtidigt som det enligt Falk i TV-inslaget (1976) handlade om att utforma miljön så som den var i innerstaden. Antingen står dessa två påståenden mot varandra eller så handlar Falks intentioner om att likna innerstaden inte om att göra det genom att efterhärma dess kvarters- och gatustruktur, utan om att det som skulle efterliknas var stadslivet.

Från de ursprungliga planerna är det i områdena närmast husen man enligt Falk kan tala om stadsmässig estetik (1976). Enligt Birgitta Mattson (*Väck sovstaden*, 1981) upplevs arkitekturen i Gårdsten som hård och brutal, om detta ansågs stadsmässigt förtäljer varken texter eller TV-inslag. Det som Söderqvist beskriver vara stadsmässiga material i



Trappade huskroppar ger takterasser



Balkonger i starka färger ger variation

Brittgården på sidan 20 är material som används också kring husen i Gårdsten. Kanske har man försökt skapa stadsmässigheten kring husen på detta sätt. Gårdarna upplevs inte som särskilt gröna och de höga husen framför allt i den västra delen gör att utrymmet mellan de två huslängorna upplevs som ganska trångt eller intimt.

Då Gårdsten genomgick en upprustning på 1990-talet som syftade till att höja områdets status, göra det till en mer levande stadsdel och godare livsmiljö, var arkitekturen en del i vad som skulle ges liv (Bellander, 2004). Mer variation skulle skapas med hjälp av balkonger i olika färger, staket, burspråk och huskroppar som trappades för att skapa takterasser. Detta verkar ha ansetts vara en viktigare del för att skapa en levande stadsdel och ge Gårdsten liv på 1990-talet en vad det var på 1960-talet. Enligt webbplatsen för Gunilla Svenssons arkitektkontor, som har haft uppdrag i Gårdsten, ([www.gunillasvensson.se](http://www.gunillasvensson.se), 2009) var det en stadsmässig omvandling området skulle genomgå.

Jag upplever inte Gårdsten som varierat i arkitektur och form, men då jag inte besökt området före omvandlingen är det ibland svårt att uppfatta vad som är förändrat. Det jag framförallt lägger märke till är hur välskött området är. De långa vita huslängorna var tidigare gråbruna, förändringen av dessa fasader har inte ökat variationen i området, även om de ger ett modernare intryck. Frågan är väl hur moderna dessa vita huslängor är om 20 år? Där huskropparna är något mindre och har utskjutande balkonger upplever jag att man uppnått mer variation. Där har balkongerna målats i olika starka färger,

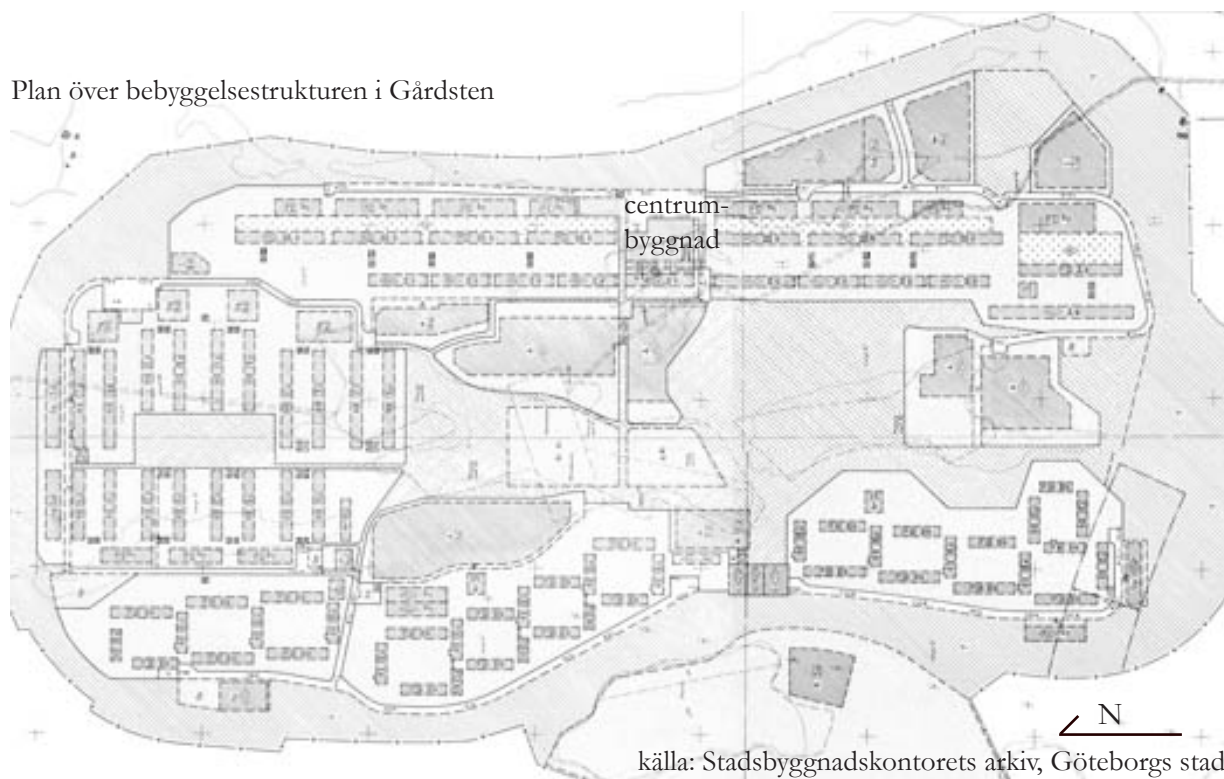


## Struktur

Falk menar att stadsmässigheten som skulle uppnås på 1960-talet handlade om gemenskap, att man genom att bygga koncentrerat ville skapa kontakt mellan människor. Tätheten handlar här således om en koncentration av människor, inte av bebyggelse. Strukturen i Gårdsten liknar väldigt lite det som idag brukar förespråkas med stadsmässighet, det vill säga rutnätsstad och gator med blandad trafik. Att kritisera Gårdstens struktur för att inte vara stadsmässig på grund av att det inte liknar denna rutnätsstad är fel. Här gäller det att bli medveten om hur skaparna av Gårdsten tolkar stadsbegreppet. Det har aldrig varit ett syfte med Gårdsten att området skulle likna det som idag anses vara den traditionella staden till strukturen. Det talades istället om att skapa en helt ny stadsstruktur (Generalplan Angered-Bergum 1968). Enligt stadsplanen är denna struktur för Gårdsten ett ”kring ett centralt grönstråk grupperat bälte av flerfamiljshus omgivet av en matargata” (sid.1). Innanför matargatan är området helt bilfritt. I generalplanen för Angered- Bergum finns följande definition av stadsdelsbegreppet ”De bostadsområden med tillhörande serviceinstitutioner som ligger inom gångavstånd från en stadsbanestation bildar en bebyggelsegrupp som här i fortsättningen benämns stadsdelsområde” (sid.31). En definition som inte kräver mycket annat än en fysisk struktur för att kunna kallas för stadsdel.

I en artikel i *Arkitekten* från 1969 skriver Gösta Carlestam att ”någon bästa stadsstruktur känner vi inte”, vidare vittnar denna artikel om ett experimenterande med stadens form och stadsplaner med vitt skilda mönster lyfts fram och beskrivs. Den övertygelse om att rutnätet är det enda rätta som ibland verkar genomsyra dagens debatt på stadsmiljöbloggar som [www.yimby.se](http://www.yimby.se) (Gardebring et. al 2008) finns inga spår av här. Detta hjälper till att förklara varför man kunde kalla områden som Angered- Bergum för stad då, men inte nu. Det bör tilläggas att det verkar som om Gårdsten kallades för stad innan området uppfördes, efteråt finner jag det oftast beskrivet som förort.

Plan över bebyggelsestrukturen i Gårdsten



Gårdstens struktur upplevs inte alls så som Lindström i TV-reportaget (1976) beskrev hur städer skulle byggas. Det som upplevs vara områdets kärna är det stora grönområde där skolbarnen leker. Gårdstens centrum, som utgörs av en centrumbyggnad med mataffär, kafé och pizzeria vänder sig utåt mot den busshållsplats via vilken jag anlände till området. Det finns en torgliknande yta på baksidan av byggnaden, från denna sida är fasaden sluten och endast via liten dörr når man gallerian. Den vardagseftermiddag i mars jag besökte området fanns här inga människor, och jag har svårt att se vad som ger människor anledning att röra sig här.

### Funktion

I generalplanen (1968) nämns att det finns en ökad efterfrågan på att ha arbete i närheten av bostaden, främst är det arbeten för den kvinnliga befolkningen. Det är då förvånande att det i en studie av arbetsförhållandena i Gårdsten (Mattson, 1981) framkommer att ordet arbetsplats eller verksamhet inte är nämnt i stadsplanebeskrivningen från samma år. Gårdsten är framför allt ett bostadsområde, även om man väljer att kalla det för stadsdel är man i stadsplanen tydlig med att det är bostäder som ska skapas, bostäder med nära tillgång till kollektivtrafik och service.

Från samma studie är det uppenbart att det är avsaknaden på arbetsplatser som är Gårdstens största problem. Många service- och butikslokaler stod snart tomma och avståndet till Angered centrum var för långt att orka gå. ”Den sista lilla butiken har lagts ned” läser jag i texten från 1981 (Mattson, sid.70). Mattson menar vidare att enbart boende i så stora enheter var för mycket en sida av mänskligt liv. Att kalla områden som Gårdsten för stadsdel handlade enligt Söderqvist (2008) om att man ville visa att det inte skulle bli ett bostadsområde, det skulle innehålla mer. Så blev inte fallet för Gårdsten och just därför har det kanske fått namnet förort. Avsaknaden på stadsliv och folk i rörelse är en följd av avsaknaden på service och arbetsplatser som också var orsaken till att Gårdstensbon i TV-inslaget inte ansåg Gårdsten vara stadsmässigt.

På min promenad genom området ser jag tydligt att försök att blåsa liv i området gjorts. Det finns språkskolor och föreningslokaler i en del bottenvåningar och nya tvättstugor ute på vissa av gårdarna. I sluttningen åt väst finns en del små verkstäder vända ut mot matargatan där människor verkar arbeta. Det liv jag finner i området är det som barnen och ungdomarna lever ute i det större grönområdet, närmre husen är det folktomt. Under mitt besök inne i centrumbyggnaden möter jag också en del äldre människor, sittande på kafé eller gående med matkassar. Detta liv syns dock inte utifrån.

## Diskussion

Från ett par artiklar ur *Arkitektur* från 1960-talet finner jag att flera av skribenterna uttrycker en rädsla för att staden är på utdöende och att det kanske är dags att acceptera att den nya tekniken gör att staden har spelat ut sin roll. Bland annat säger Heineman (1962) att ”man lär på allvar överväga att överge staden”. Andra tycker att bakåtsträvarna tillika stadsförespråkarna är låsta och inte ser möjligheten med framtidens sätt att forma städer. Det verkar ha funnits en klyfta mellan de som ansåg att områden som Gårdsten utgjorde en ny sorts stadsstruktur och de som ansåg att detta inte var värdigt att kallas stad (Paulsson, 1969) Att stad per definition har en tät struktur med människor som rör sig till fots stod mot att stad är den plats där människor bor och verkar, oavsett hur de gör det.



Torgbildning på baksidan av centrumbyggnaden

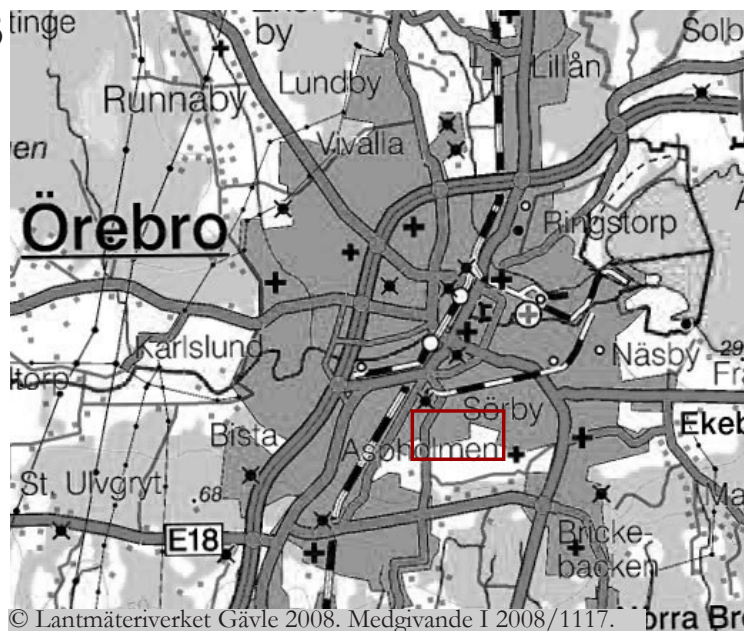
I planerna för Gårdsten fanns tankar om grannskap, om gemenskap och en god social tillvaro. Dessvärre slog lågkonjunkturen till innan de faktorer som skulle skapa detta kommit till. Som nämnts i tidigare kapitel anser bland andra Söderlind (1998) att en grundbult i städens existens är befolkningens möjlighet till försörjning och handel. Har man då börjat i fel ände när man planerade för bostäderna först? För att skapa en "fullvärdig systerstad" kanske det hade varit bättre att börja se till försörjningsmöjligheterna och sedan anpassa antalet bostäder efter det. Det kunde ha fungerat som en mer stadsmässig metod att se till att denna "grundbult" fått råda även i detta nya stadsdelsområde. Men då Gårdsten syftade till att få bort en stor bostadsbrist var det i första hand just bostäder som byggdes. Troligtvis är det här en del av problemet ligger, i förutsättningarna, inte i hur arkitekterna och planerarna valde att lösa uppgiften.

Söderqvist (2008) hävdar att "stad" och "stadsmässighet" blev honnörsord på 1960-talet, men att det då inte handlade om att efterlikna 1800-talets innerstadsmiljö, det var stadens sociala gemenskap man ville åt. Många nya områden marknadsföres genom att kallas för stad eller stadsdel. I en artikel i *Arkitektur* från 1969 säger Thomas Paulsson att "ordet förort har fått en dålig klang, det är ju inte ens en stad". När han vidare kommenterar goda exempel lyfter han fram gemensamhetslokaler för hobby, kultur och fritid som ett sätt att motarbeta den en-funktionella förorten och istället skapa stadsdelar. Söderqvist nämner Angered-Bergum som ett exempel på hur man under denna tidsperiod försökte



bygga nya städer som skulle vara relativt självständiga. Trots dessa intentioner om att innehålla stadens funktioner verkar Gårdsten mest blivit kallat för förort och sovstad. Detta kan bero på såväl avsaknaden av flera primärfunktioner, men också på områdets struktur. Strukturen som kan ses som typisk för dessa större miljonprogramsområden. Så trots att Gårdsten idag inrymmer mer arbetsplatser och har mer variation i arkitekturen än tidigare ser det fortfarande ut som en modernistisk förort. Alltså mycket olik det rutnät och den traditionella stad som idag ofta hänvisas till när det talas om stadsmässighet. De estetiska associationerna som Marcus kritiserade dagens stadsbyggande för att skapa (se sid.15) är kanske något som faktiskt saknas i Gårdsten.

### 3.3 Fallstudie 3 Ladugårdsängen



Ladugårdsängen är en stadsdel som när det byggdes på 1990-talet låg cirka två kilometer från centrala Örebro. Det är ett bostadsområde som uppfördes med postmodernistiska ideal och med idéer om en mer "traditionellt utformad stadsdel". Detta beskriver Mats Lundborg i sitt examensarbete i fysisk planering från 2002. Enligt Örebro kommuns hemsida ([www.orebro.se](http://www.orebro.se) 2009a) är Ladugårdsängen byggt som en "stad i staden", med varierande hus, tydliga kvarter, alléer och gågator. Kommunen räknade med att området på längre sikt skulle bli en del av centrala Örebro i och med att tätorten växte. Det planerades för omkring 900 lägenheter och det skulle vara en blandad bebyggelse med villor, kontorshus, butiker och skola.

Området stod klart och ställdes ut i en bomässa 1992. Visionsarbetet till den tävling som hölls inför byggandet och de detaljplaner som upprättades präglades av det skulle skapas en stadsmässig förort till Örebro. Lena Steffner, arkitekt, skriver i sin licentiatuppsats från 2004 att detta var det mest uttalade målet för området.

Ladugårdsängen ligger idag mer centralt och utbyggnaden av området fortsätter. Ett planprogram från 2005 och ett par detaljplaner för området finns idag på kommunens hemsida ([www.orebro.se](http://www.orebro.se), 2009b). Även i de nyare planerna är stadsmässighet ett vanligt förekommande ord. (Planprogram för Ladugårdsängen-Sörbyvägen 2005)

### Språk

”...Helt i tidens anda med stadsmässighet som honnörsord.” (Steffner, 2004) Ett citat som känns igen sedan tidigare studerade projekt som gäller även för Ladugårdsängen. Den trend kring stadsmässighet det talades om på 1990-talet handlade enligt Jakobsson (2004) om att det vuxit fram en kritik mot modernismen och det storskaliga byggandet. ”Man började nu istället eftersträva det urbana” skriver han (sid. 20). Denna urbanitet skiljer sig från den urbanitet som eftersträvats i exemplen från 1950- och -60-talen genom att det verkar finnas en förutbestämd struktur som är urban, rutnätet. I tävlingsprogrammet för Ladugårdsängen står att bebyggelsen ska vara stadslik i kvarter omgivna av gator, stadsparker och torg (Steffner, 2004). Enligt Jakobsson fick stadskärnorna på 1990-talet en renässans och ”stadens variation, puls, utbud och möjligheter uppskattades av många” (2004, sid. 20).

### Estetik

Det skrevs i planerna inför den första utbyggnaden av området att bebyggelsen skulle bli stadslik i skala, utseende, utformning och det som ansågs vara kännetecknande för stad bland annat var variation och mångfald (opublicerat material från stadsarkitekt Lars Edenskär, 2009-04-03). Denna mångfald skulle uppnås genom variation i fasader, material och insprängda grönytor. Hushöjder skulle varieras och olika hustyper ha olika täthet (Lundström, 2002). En observation av Lundström (2002) är att Visthusgatan, den gata som kan sägas vara huvudgatan, är den mest urbana miljön i området. Trots detta anser han gatans väggar vara stängda och stumma. Han får visst medhåll av Steffner (2004) som anser Visthusgatan vara den plats där man lyckats bäst med att nå målet om en stadsmässig miljö i området. Denna senare bedömning verkar grunda sig i att det här rör sig mest människor och man kan ha ”vägarna förbi”, värt att poängtera är att denna värdering inte verkar se till estetiken, utan till stadslivet.

Även i planprogrammet från 2005 för Ladugårdsängen ska ”bebyggelsen uppföras med krav på stadsmässighet och god gestaltning” (sid. 9). Detta är intentioner som genomsyras från översiktsplanen som säger ”Vid helt nya områden skall stor omsorg läggas på stadsmässigheten avseende gaturummet” (se Planprogram, 2005, sid.5 ). Enligt inspirationsbilderna verkar denna stadsmässiga utformning handla om fasader i puts och tegel och tydliga gaturum, på vissa platser med alléträd.

Exempel på den “stadsmässiga” utformningen i Ladugårdsängen







Källa: Stadsbyggnadskontoret, Örebro kommun

Illustration över kvartersstrukturen i Ladugårdsängen

## Struktur

Enligt Lundström (2002) ingick det i tävlingsprogrammet att ”föreslå en struktur (bostäder, service, arbetsplatser, gator, parkering och grönytor) som ger förutsättningar för ett rikt socialt liv”. Denna struktur kallas av Steffner för stadsmässig och ”skulle uppnås med en spännande gatumiljö, ett klassiskt rutnät och en lång svängd gata där nya vyer öppnar sig bakom varje krök” (2004, sid.84). Strukturen verkar ha varit en av grundbultarna för att åstadkomma stadsmässighet för Ladugårdsängen.

Jakobsson (2004) beskriver 1980- och 90-talets bebyggelse som att den fick en mer ”stadsmässig utformning med kringbyggda kvarter och rutnätsmönster, även om trafiksystemet fortfarande var trafikseparerat” (sid. 20) Detta stämmer väl med Ladugårdsängen, trots rutnätet finns flertalet återvändsgränder som, enligt Lundström (2002) inte genererar någon genomströmning av människor. Viljan att öppna upp för trafiken som finns i de nyare planerna visar på en förändrad attityd till trafik i stadsmiljöer (Planprogram, 2005).

I det nyare planprogrammet är det fortfarande bland annat hus och entréer längs gatorna som ska skapa stadsmässighet. Trafiken ska silas och fördelas genom rutnätet och bebyggelsen ska bli en fortsättning på innerstaden. Ladugårdsängen har med tiden blivit mer centralt, men att området på 1990-talet skulle bli en stadsmässig förort till Örebro, men nu ska bli en fortsättning på innerstaden har kanske också att göra med en ännu tydligare förebild i den traditionella staden.

## Funktion

Enligt materialet från Edenskär (2009) ville man undvika att bygga ett område som stod tomt dagtid och därför skapa en funktionsintegrerad stadsdel. Sovstaden skulle undvikas. I tävlingsprogrammet inför bygget ingick att visa hur boende och arbete kunde integreras (Lundström, 2002).

Dessa ambitioner realiserades dock inte fullt ut. I början av 1990-talet inträffade ytterligare en ekonomisk kris i Sverige och flera av de företag som planerade att bygga i området drog sig tillbaka och Ladugårdsängen blev mer av ett bostadsområde än vad man tänkt sig (Edenskär, 2009). Steffner (2004) menar att det finns en skevhet mellan den fysiska planeringen och den ekonomiska politiken, möjligheten för företag att etablera sig i Ladugårdsängen fanns bara i den fysiska strukturen, det var ekonomiskt svårgenomförbart. Lundström som inventerade området 2002 anser att det vitala stadslivet lyser med sin frånvaro.

”Närheten till centrum och områdets stadsmässiga karaktär ger förutsättningar för ett rikt socialt och kulturellt liv” Står att läsa i planprogrammet från 2005 Den stadsmässiga karaktären ska alltså påverka livsstilen i området. I tävlingsuppgiften från 1989 finns enligt Lundström en liknande intention, strukturen ska ge förutsättningar för ett rikt socialt liv (2002, sid. 59). Hur detta ska gå till framgår inte, det framgår inte heller om denna stadsmässiga karaktär ska finnas i den byggda miljön eller vad det är som skapar den. Enligt Bellander (2004, sid. 40) kräver en hög ambition att skapa en integrerad stadsmässig miljö rejäla kommunala insatser också på kultursidan. Den stadsmässigt byggda miljön kan bara ge förutsättningar för det.

## Diskussion

För Ladugårdsängen verkar det som att begreppet stad i det stadsmässiga syftar till äldre innerstadsmiljöer i rutnätsmönster. I och med detta blir strukturen för stadsmässigheten viktigare än vad den varit tidigare. Att en "stad i staden" på 1990-talet för Ladugårdsängen verkade innebära en "rutnätsstad i staden" gör att stadslik istället skulle betyda rutnätsstadslik.

Trots att stadsmässigheten främst skulle skapas med hjälp av fysiska strukturer och utformning av byggnader har den sedan bedömts och utvärderats av till exempel Steffner och Lundström utifrån det stadsliv som finns eller inte finns. De kommenterar i sina utvärderingar mycket lite av stadsmässighet i fråga om estetik och varierad arkitektur. Lundström (2002) skriver i sin avslutande diskussion att "Ladugårdsängen och Hammarby Sjöstad visar mer stadsmässiga kvaliteter jämfört med modernismens förorter". Att han är av den åsikten handlar förmodligen om att hans definition av stad stämmer bättre överens med 1990-talets planerare än 1960-talets. Steffner (2004) menar istället att "En isolerad ö av stad utanför den gamla staden känns inte stadsmässig på ett naturligt sätt" (sid. 84). Detta stärker min tidigare tes om den syn på stadsmässighet som genomsyrade projektet, det skulle inte vara vilken stad som helst, det skulle vara innerstad, helst en äldre sådan. Staden som förebild innebär här en snävare definition än vad det innebar för Gårdsten på grund av att det innebär rutnät och att läget fått en större betydelse.

I planer och program för Ladugårdsängen har stadsmässighet en odelat positiv betydelse, men vid en undersökning med de boende i området är denna uppfattning inte densamma. Visthusgatan, som ansågs vara den mest stadsmässiga enligt de boende, uppfattades samtidigt av 50 % som ointressant och nedstämt. På flera punkter ansåg de boende att försöken att nå stadsmässighet inte skapade några trevliga miljöer (Steffner 2004). Stadsmässighet som ett värdeladdat positivt och förstärkande ord kanske mest gäller för arkitekter och planerare. För de boende i Ladugårdsängen i denna undersökning kan stadsmässighet sägas vara de egenskaper som finns på den plats som till ytan anses likna en stad. Det finns en likhet mellan denna undersökning och det som Gårdstensbonade i TV-inslaget från 1976 att "det där med stadsmässighet är något som arkitekter och planerare hittat på som finns i deras huvuden".

### 3.4 Jämförelse

Här följer ett samlande resonemang över de tre studerade fallen, vilka likheter och skillnader finns i tolkningen och hanteringen av det stadsmässiga?

#### Språk

Språket, stadens positiva laddning och stadsmässighet som något odelat positivt har samtliga granskade planer gemensamt. Vad som däremot skiljer dem åt är vägen dit. I Gårdsten skulle stadsmässighet främst uppnås med hjälp av en koncentrerad befolkning. I Brittgården var det med hjälp av kommunikationsytor och varierad bebyggelse. I Ladugårdsängen var det med gaturum och kvarterstruktur. Gårdsten är det projekt som sticker ut mest då man trodde på en ny stadsstruktur, frågan är väl om inte denna tro och förhoppning var framtvingad av miljonprogrammet. Trodde man på dessa storskaliga stadsstrukturer eller tvingades man till det då man hade krav på sig att bygga mycket och snabbt? Att använda sig av begreppet stad för Gårdsten kanske var hoppfullt snarare än realistiskt.

Det är intressant att både den boende i Gårdsten och deltagarna i brukarundersökningen i Ladugårdsängen inte verkar se stadsmässighet som det "honnörsord" det beskrivits som i de bägge fallen. Detta kan handla om att det som skulle skapa stadsmässighet inte blev verklighet, eller att den stadsmässiga verkligheten inte blev trevlig. Gårdstensbon har en tydlig bild av vad hon anser vara stadsmässigt, stadsliv. För de boende i Ladugårdsängen verkar det istället som att de blivit informerade om vad som är det stadsmässiga, gator och hårdgjorda material. Något många av dem inte anser vara trevligt enligt Steffners undersökning (2004).

#### Estetik

Det är inte bara begreppet stadsmässighet som förändras. Även ordet mångfald har ändrat betydelse. I tidigare kapitel beskrev jag Jacobs och hennes fyra kriterier för mångfald, dessa handlade främst om struktur och funktion. Den mångfald som eftersträvades i till exempel Ladugårdsängen handlade istället om en estetisk variation. Detta kan bero

på en förändring över tiden eller förändring i skala. När mångfalden bryts ned och ska konkretiseras i en detaljplan är det kanske genom fasader och hushöjder den kan förverkligas.

När Gårdsten stod inför 1990-talets omvandling var det arbetsplatser och arkitektur som skulle förändra området. Arkitekturen hade då, jämfört med planerna från 1960-talet, en större roll i uppgiften att ge stadsdelen liv. I 1990-talets syn på vad som skapade stadsliv handlade det även om att skapa liv i den byggda miljön, genom variation i fasader och byggnader skulle området livas upp. Likheter med denna omvandling finns att finna med planerna för Brittgården, här användes redan från början arkitekturen för att skapa liv i området, det var denna variation som skulle hjälpa till att skapa mångfald.

## Struktur

Strukturen, rumsbildningarna och förhållandet mellan gata och hus talas det inte om i planerna för Gårdsten de verkar inte vara relevanta för stadsmässigheten i området. Trafiksepareringen talas det inte heller om, att detta skulle kunna ha negativa konsekvenser för stadslivet tas inte med i beräkningarna. Det är snarare positivt för miljön då trafikseparering var ett sätt att skapa trygghet (stadsplan, 1968). Detta är gemensamt med Brittgårdsprojektet, trafikseparering var ett sätt att skapa goda stadsmiljöer. Det finns en tydlig skillnad mellan detta synsätt och den trafikattityd som finns i planerna för Ladugårdsängen. Här har trafiken integrerats för att skapa trygghet och stadsliv. Att trygghet verkar betyda en annan sak på 1990-talet än vad den gjorde på 1960-talet men ändå, för samtliga fall ingår som ett argument för att skapa stadsmässiga miljöer visar på föränderligheten i stadsmässighetsbegreppet.

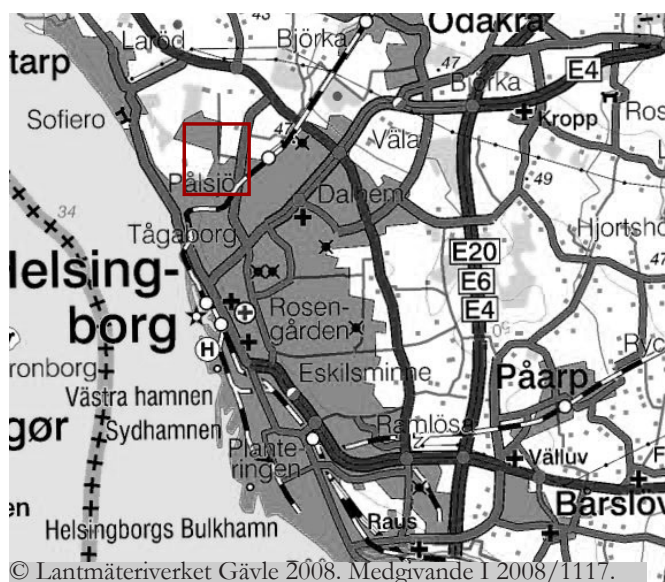
## Funktion

När det kommer till funktionen finns en del likheter mellan de tre studerade fallen, åtminstone för de planer som fanns. Samtliga projekt ville åt ett stadsliv, eller för Brittgården kanske snarare ett byliv. För de två senare fallen handlade det kanske främst om att inte fungera enbart som ett bostadsområde. Fler funktioner skulle finnas och det var viktigt att människor skulle röra sig i området under stora delar av dygnet.

Att en stad -i- staden anses ha skapats i Brittgården, men inte i Gårdsten trots att ingen av platserna skapat arbetsplatser i någon vidare bemärkelse handlar inte nödvändigtvis om den fysiska planeringen. Närvaron av hemmafrun, eller snarare frånvaron av henne var förmodligen en bidragande orsak till Gårdstens misslyckande. Stad -i- staden verkar för de två tidigare exemplen handla om sociala funktioner och kontakter mellan människor. För Ladugårdsängen handlar det istället om en struktur, om ett efterliknande av en äldre stadsbild. De talas fortfarande om en blandning av funktioner för att skapa stadsliv och trygghet, men vad stadsmässighetsbegreppet beträffar verkar ordet allt mer sällan handla om funktioner och allt oftare om ett stilideal. (I planprogrammet från 2005 används begreppet oftast när utseendet på något beskrivs.)

### Vems uppgift?

Den stadsmässighet planerare och arkitekter kan skapa eller ge förutsättning för ligger i den fysiska planeringen. Det är därför inte konstigt att begreppet ofta handlar om en byggnadsstil. I Ladugårdsängen där stadsmässigheten utvärderats har hela området och de liv som levs där bedömts, inte de fysiska förutsättningar som planerare och arkitekter skapat. Det är, som nämnts tidigare, inte bara den byggda miljön som utgör staden och arkitekter själva kan inte skapa urbanitet och stadsliv. Detta enligt stads-miljöbloggen Yimby där en av medlemmarna i nätverket, Johannes Åsberg menar att "Smart stadsplanering kan inte lösa alla problem, men alla problem kan förvärras med dålig stadsplanering" ([www.yimby.se](http://www.yimby.se), 2009). Om stadslivet inte infinner sig i ett område är det en förenklad bild att enbart lasta arkitekter och planerare för att inte ha skapat stadsmässighet och skylla det på den fysiska miljön. Som vi sett i två av exemplen verkar stadsmässighet vara känsligt för ekonomiska kriser. Både för Gårdsten och för Ladugårdsängen var dessa kriser en orsak till att funktionsblandningen inte lyckades och den stadsmässighet man eftersträvade därmed gick förlorad.



### 3.5 Planstudie Maria stationsområde

Efter de tre äldre fallen där både planer och verklighet har funnits att studera följer här ett fjärde projekt som skiljer sig från de föregående genom att det ännu är i planeringsstadiet. För detta projekt har de kommunala planerna studerats för att göra det möjligt att förstå vad stadsmässighet kan innebära idag och imorgon. Planerna som studerats är för Mariastaden i Helsingborg, ett projekt som ligger i startgroparna vars planprogram är från hösten 2008. Projektet är intressant att studera då stadsmässighetsbegreppet definieras och används i planer och program på olika nivåer, från översiktsplan till planprogram. I mitt sökande efter projekt har jag upplevt att det är ovanligt att kommuner har en tydlig definition av begreppet, varken i sin översiktsplan eller i andra mer detaljerade planer. Dessa definitioner gör det möjligt att studera om betydelsen förändras beroende på vilken skala man befinner sig i. Det material jag haft att tillgå är översiktsplan, fördjupad översiktsplan och planprogram.

Mariastaden är en stadsdel som vuxit fram norr om Helsingborg sedan 1990-talet. Området ligger ca fem kilometer från centrala Helsingborg och har i dag ungefär 3000 invånare ([www.helsingborg.se](http://www.helsingborg.se), 2009a). Från början hade området förebilder i trädgårdsstaden men nu vill kommunen bygga ihop stadsdelen kring pendeltågsstationen med bebyggelse som ska vara mer stadsmässig än den i Maria trädgårdsstad. ([www.helsingborg.se](http://www.helsingborg.se) 2009b).

## Språk

Enligt översiktsplanen från 2002 innebär stadsmässigt byggande att ”utbyggnaderna ska präglas av stadsmässighet där livets alla yttringar; boende, arbete, rekreation och rörelse samverkar till en helhet, och på ett sådant sätt att befintliga estetiska, kulturhistoriska och ekologiska värden tas tillvara”. Denna definition säger ingenting om någon struktur eller arkitektur, den handlar om det liv människorna ska leva.

I planprogrammet för området föreslås den nya bebyggelsen som sagt bli mer stadsmässig än tidigare. Man tillägger att området *även* ska bli en stadsdel med blandad bebyggelse med service bostäder och verksamheter. Ordet *även* tyder på att stadsmässigheten inte handlar om denna blandning, stadsmässigheten är något annat. Man säger vidare att området vid stationen ska ha den ”tätaste och mest stadsmässiga bebyggelsen där bostäder verksamheter och dyl. ligger inom samma kvarter” (planprogram 2008 sid.4) Till exempel ska bottenvåningarna utformas så att de passar för verksamheter och blir flexibla. Stadsmässighet verkar i detta stycke handla om både utformning av hus och blandningen av funktioner. ”Gestaltningen av området föreslås bli mer stadsmässig och ha högre exploatering än Maria Park” står att läsa i programmet, vad stadsmässighet innebär i det citatet är svårt att uttyda, antingen syftar det till tätheten i bebyggelsen eller så är det ett ord för att förmedla en känsla av stad (planprogram 2008, sid.4). Alternativet hade varit att säga att gestaltningen ska vara mer lik den i centrala Helsingborg än den i trädgårdsstaden.

Det finns en försiktighet i språket för Maria stationsområde som jag inte mött i de tidigare fall jag tittat på. Med försiktighet menat att man är tydligare med att säga att det skapas förutsättningar för till exempel verksamheter i bottenvåningarna, inte att det ska skapas.





Källa: Stadsbyggnadskontoret, Helsingborgs stad

“Stadsmässig” grönstruktur i Maria stationsområde

## Estetik

I planprogrammet beskrivs den nya bebyggelsen som att ”den tydliga karaktären av trädgårdsstad avses stramas upp med en mer stadsmässig bebyggelse” (2008, sid. 12). Detta förklaras sedan som att det är rakare gator och högre hus, mellan fyra-tolv våningar. I övrigt handlar stadsmässigheten i bebyggelsen om att husen skall passa för en blandning av boende och verksamheter, till exempel med lättillgängliga entréer som passar för handel. Vad fasadmateriäl, fönster eller balkonger beträffar nämns inget. Antingen beror det på att det inte är relevant för stadsmässigheten eller att man gjort antagandet att det finns en allmän uppfattning om hur stadsmässiga byggnader ska se ut.

Ordet stadsmässighet används inte för att beskriva den estetiska utformningen av husen, men jag finner det i beskrivningen av grönstrukturen ”grönstrukturen planeras med inspiration från övriga delar av Mariastaden samtidigt som den ges en mera stadsmässig och urban karaktär”. Om det är någon skillnad mellan stadsmässig och urban framgår inte, men förmodligen handlar det om att förstärka känslan av stad. Ytor för lek och spontanidrott anses vara viktiga, i övrigt verkar det enligt illustrationerna handla om träd i raka rader och välklippt gräs.



Källa: Stadsbyggnadskontoret, Helsingborgs stad

Illustration över strukturen i Maria stationsområde

## Struktur

Det talas i planprogrammet om det stadsmässiga bebyggelsemönstret, i vilket verksamheter av olika slag ska integreras. Det framgår längre fram i programmet att detta mönster är ett rutnät. Det ska vara en huvudgata som har sin ände vid pendeltågsstationen och bebyggelsen runt denna är den högsta och mest stadsmässiga, här förväntas tätheten av verksamheter bli störst. Att det räcker att säga "stadsmässigt bebyggelsemönster" för att läsaren ska förstå att det syftas till ett rutnät förstärker min föreställning om att stadsmässighet idag snarare verkar innebära rutnätsstadsläk än stadsläk. Så som det också verkade vara i Ladugårdsängen.

## Funktion

Stadsmässighetsbegreppet förekommer i programmet främst när det talas om just blandningen av funktioner och om levande stad. ”Man bör arbeta för att bottenvåningarna, i vissa strategiska områden, byggs med en höjd som gör dem generellt användbara för olika verksamheter och för att ge flexibilitet i ett längre perspektiv” (Planprogram, 2008, sid.4). Det finns här en skillnad mot programmet för Ladugårdsängen där det sägs att bostäder och verksamheter ska blandas. För Maria stationsområde beskrivs istället hur. Det är genomgående tydligt i programmet att det ska skapas förutsättningar. Till exempel förutsättningar för att området ska kännas tryggt, förutsättningar för ett större serviceutbud och förutsättningar för ett hållbart transportsystem.

Trygghet för Maria stationsområde innebär närvaro av mänskligt liv. Trafikfrågan ges lite utrymme och verkar irrelevant i trygghetsbegreppet. Gator med blandad trafik ses som stadsmässigt och är en del av det mänskliga livet i området.

## Diskussion

Stadsmässighetsbegreppet används ofta för att beskriva det liv, eller förutsättningarna för det, som man vill åstadkomma i området. Definitionen från översiktsplanen genomsyras på så sätt i planprogrammet där stadsmässighet i första hand handlar om ”livets alla yttringar”. Det verkar dock finnas flera betydelser, när begreppet ska brytas ned och bli realiserbart i en plan handlar det till sist om att skapa förutsättningar i den fysiska miljön. Den täta bebyggelsen, mönstret och den stadsmässiga karaktären på grönområdena vittnar om att stadsmässighet ska uppnås även med struktur och estetik. Detta behöver inte vara motsägelsefullt, det visar snarare på svårigheten i att använda sig av ett begrepp som är av så vid betydelse att det innehåller livets alla yttringar när man ska konkretisera det i en detaljplan.

Att använda sig av ordet stadsmässighet är troligtvis en förenkling för att slippa en längre förklaring. Anledningen till att denna förenkling behövs går att spekulera i. Till exempel kan man genom att säga att något ska ha en stadsmässig karaktär signalera att det ska ge en känsla av stad, vilket kan innebära en mängd olika saker. Det är ett subjektivt begrepp och vad som skapar en känsla av stad varierar utifrån vem vi är. Genom att använda begreppet stadsmässighet kan den som läser bilda sig en egen bild av vad detta innebär. Att sedan skapa denna bild i verkligheten är förstås svårt. Vilket kan förklara att dessa områden sällan blir den stad vi alla föreställt oss.

För Maria stationsområde är till exempel den stadsmässiga karaktären på grönstrukturen något som kan tolkas på vitt skilda sätt. Grönstrukturen har haft en liten roll för stadsmässigheten i de tidigare exemplen. När Söderqvist beskrev Brittgården menade hon att stadsmässiga material var det hårdgjorda. Det verkar även Lundström mena när han kommenterar dikesrenar med att de "inte känns speciellt stadsmässiga" (2002 sid. 62). Träd i raka rader verkar både för Ladugårdsängen och Maria stationsområde utgöra den stadsmässiga grönstrukturen.

Intentionen att skapa arbetsplatser och verksamheter integrerat med boendet finns i samtliga fall utom för Brittgården. Men det är bara för Maria stationsområde som planförfattarna beskriver hur förutsättningar för detta ska skapas, för Ladugårdsängen och Gårdsten var det mest ett konstaterande. Det sägs att det ska vara en blandning av funktioner, inte hur detta ska vara möjligt.



## 4.1 Få svar, nya frågor

I jakten på att besvara mina frågor via litteraturstudier, fallstudier och planstudien har svaren kanske snarare mynnat ut i nya frågor än i klarheter. Att begreppet skulle vara snårigt och svårt att använda konstaterar också Råsmark och Johansson 2006. De tycker sig även se en avmattning i hur ofta begreppet används i debatt i tidskrifter. Detta är dock inget som märkts i de planer jag stött på. Westin fick vid en sökning på Internet 316 träffar på ordet stadsmässighet 2005. Jag fick fyra år senare 3640 träffar (20090203), varav många var länkar till kommunala planer och program. Till detta bör tilläggas att allt fler planer, tidningsartiklar och liknande idag publiceras på Internet, men det kan ändå ge en fingervisning om att begreppet förmodligen fortfarande ofta används i planer och program.

Det är lätt att gå vilse och snurra in sig och det kan vara svårt att skilja på diskussionen kring stadsbyggnad och diskussionen kring att bygga stadsmässigt. Om detta är samma sak, kan vara samma sak eller inte alls är samma sak. Att använda sig av begreppet stadsmässighet innebär att ha en förebild i någon form av stad, det är åtminstone tydligt, det säger ordet i sig självt. Jag frågar mig då om man använder sig av det som jag i mina teoretiska studier fann vara stadens viktigaste egenskaper i de områden som eftersträvar stadsmässighet.

### Stadens egenskaper- stadsmässighetens?

För samtliga studerade fall är det främst en av stadens konstituerande egenskaper som saknas, nämligen historien. Genom att bygga en stad - i - staden på mer eller mindre oexploaterad mark går man direkt miste om ett av Jacobs fyra mångfaldskriterier (se sid. 14). Den om blandad ålder på byggnader för att kunna uppnå olika standarder och därmed olika priser på bostäder, som krävs för att få en blandad befolkning. I till exempel Ladugårdsängen är man medveten om detta och en kompensation är att det i planerna talas om att det ska vara en blandning av hyres- och bostadsrätter. I planerna för Gårdsten fanns, så vitt jag kan se, inte denna tanke.

Jag skrev i min problemformulering till uppsatsen att ”Om syftet med en stadsmässig utformning enbart innebär att till formen och estetiken efterlikna stad väcks nya frågor, har staden en form och en estetik?”. Svaret på frågan blir ja, staden har en form, men hur denna form ser ut varierar, mellan städer och inom städer. Det är inte något av de fall jag tittat på vars syfte med stadsmässigheten varit att enbart till formen och estetiken efterlikna stad, det ursprungliga syftet har oftare handlat om ett gott stadsliv och en blandning av olika verksamheter. Där formen ibland varit ett medel för att nå dit.

Tätheten som en förutsättning för det goda stadslivet är genomgående i samtliga studerade fall. Troligtvis för att detta är det mest konkreta som med fysisk planering kan åstadkommas. Vikten av täthet för att uppnå stadsliv finner jag i så väl de så kallat stadsmässiga projekten som i definitionerna av stad. Men, det också är på grund av detta, ett efterliknande av en tät stadsstruktur som ”det stadsmässiga” blivit kritiserat för att endast till ytan efterlikna den traditionella staden. (se kapitel 2.2). Alltså räcker det inte att använda sig av en särskild struktur och täthet om den inte fylls med tillräckligt innehåll, så som handel och arbetsplatser.

### Stadsmässigt byggande- en paradox?

När stadsmässigheten ska realiseras, när planerna ska bli verklighet och brytas ned till något hanterbart, verkar det lätt bli en formfråga. Så som det blev framförallt i Ladugårdsängen. Lundström skriver att ”det är tydligt att man under de tjugo åren som gått har utvecklat kunskapen om hur man bygger stadsmässigt, även om man fortfarande har problem med de sociala och funktionella aspekterna av stadsmässigheten” (2002, sid.4). Jag anser att vad Lundström pratar om inte handlar om att lära sig bygga stadsmässigt utan om hur man försöker skapa stad och hur man använder sig av staden som förebild. Lundström använder ordet som vore det ett eget väsen, en byggnadsstil som för mig är svåridentifierbar. Han gör i sin uppsats ingen tydlig definition av stadsmässighetsbegreppet utan använder sig istället av olika teoretikers definitioner av stad för att beskriva det stadsmässiga, vilket kan förklara ovanstående citat.

Jag har funnit att det är betydligt lättare att säga vad stadsmässigheten inte är än vad det verkligen är. Jag har oftare stött på kritik mot en avsaknad av stadsmässighet än verkliga platser som beskrivits vara stadsmässiga (annat än i planskede). Allt som fanns innan modernismen och funktionssepareringen verkar kunna kallas för stadsmässigt. Detta kan ses som en förklaring till att såväl trädgårdsstaden som 1800-talets storstad ofta kallas stadsmässiga. Förklaringen till varför områden som Gårdsten inte ses som stadsmässigt idag finner jag i frågan om strukturen. För Maria stationsområde och Ladugårdsängen var strukturen, rutnätet, något av det viktigaste för att skapa stadsmässighet. Medan denna rutnätsstruktur var irrelevant i frågan om stadsmässighet för Gårdsten. Med dagens ögon som ofta verkar anse rutnätet vara stadens grundmodell (sid.21) är det inte svårt att förstå att Gårdsten inte faller under denna definition.

### Lägger vi dagens trender i begreppet?

Att hävda att ”nu blev stadsmässighet honnörsord” verkar vara ett konstaterande flera anser sig ha belägg för göra. Trots denna förebild i staden ser de studerade fallen mycket olika ut. Då stadsmässighet genomgående verkar användas som ett positivt ord, framstår det för mig som att begreppet förändras för att passa det som just där och då ses som goda egenskaper hos staden.

Skulle i så fall hållbarhet, trygghet, minskad segregation och god tillgänglighet idag och inom den närmsta framtiden inkluderas i begreppet? Om det är dessa aspekter som kan sägas vara moderna i dagens stadsbyggande. Följande citat finns att finna i SOU (2003:31, sid. 91) *En hållbar framtid i sikte* ”En ökad funktionsintegration lyfts fram som en viktig del i en strategi för hur goda livsmiljöer kan utvecklas och en hållbar utveckling understödjas”. Jag är av den övertygelsen att det är uttalanden som dessa som ligger bakom vad vi anser vara stadsmässigt idag, snarare än att vi utvecklat en kunskap om hur vi ska bygga stadsmässigt, så som Lundström menade. Med det vill jag ha sagt att det inte är stadsmässigheten som fenomen vi har utvecklat en kunskap om, det är våra visioner och intentioner kring staden som livsmiljö som ständigt förändras, och då hänger begreppet stadsmässighet med av bara farten.

I planeringen av miljonprogrammets områden brydde man sig inte om att till strukturen efterlikna den traditionella staden, stadsmässigheten handlade om stadens olika funktioner som skulle integreras i områdena. Då många av dessa områden sedan fick utstå hård kritik kan det ses vara en logisk reaktion att vända på det och istället bry sig mer om struktur och estetik, alltså det mer konkreta och synliga. På 1990-talet och början av 2000-talet blev istället det så kallat stadsmässiga byggandet kritiserat för att skapa estetiska associationer och meningslösa ramsor, så som Söderlind och Marcus hävdar (se kap.2.2). Vilken reaktion är då att vänta mot denna kritik? Bland annat citatet i föregående stycke vittnar om en efterfrågan på funktionsintegrering och en blandning, ett försök att gå mot ett mer hållbart stadsbyggande. Precis den tendens jag märkte i studierna av planerna för Maria Stationsområde, att stadsmässighetsbegreppet främst används för att beskriva en funktionsblandning. Jag vill inte påstå att begreppet är ett eget väsen, reaktionerna handlar om reaktioner mot tidigare stadsbyggande, inte mot tidigare stadsmässigt byggande.

### Från översiktsplan till detaljplan

När stadsmässighetsbegreppet först används för att beskriva livet i en hel stadsdel i en översiktsplan och senare för att beskriva en husfasad i en detaljplan blir det tydligt att betydelsen förändrats, men från vad till vad? Utifrån de projekt och planer jag studerat innebär ofta begreppet en blandstad i översiktliga planer och visioner. I detaljplanen och i den verklighet som sedan byggs resulterar det stadsmässiga oftare i en formfråga, när det brutits ned till något konkret handlar det till sist om kvarter, husens utformning och material. Jag tror inte att man tror sig skapa en levande blandstad med hjälp av stadsmässiga fasader och gator, men i detaljplanen är dessa verktygen genom vilka utformningen kan ge förutsättningar och skapa associationer. Blandstaden måste uppnås även på andra sätt. Det behöver nödvändigtvis inte vara fel att använda samma begrepp för att beskriva olika saker, men problem uppstår när stadsmässigheten inte definieras och samtidigt används i planer på samtliga nivåer.



Jersenius (se sid.21) pratade om att skilja stadstyp från byggnadsstil och att de nödvändigtvis inte behövde vara samma sak. Kanske kan stadsmässigheten hanteras på ett liknande sätt, att bygga stadstypen stadsmässig och utforma byggnader stadsmässigt som två olika saker. Vilket leder till ännu en fråga, vad som är en stadsmässig stadstyp och om det finns stadstyper som inte är stadsmässiga?

### Kulisskapande

Då det stadsmässiga blivit kritiserat för att skapa kulisser och scenografier frågar jag mig om inte bilden av stad kan skapa föreställningen av stad och därmed det eftertraktade urbana livet? Det kanske byggs en kuliss, som bland andra Söderlind och Marcus menar (se kapitel 2.2 och 2.3), men om denna gör att folket börjar spela skapas det urbana livet. Således har vi ett stadsliv i en tät struktur, då har vi alltså stad? Det jag menar är att denna ytliga efterhärming endast är yttlig tills den fylls med liv. Ladugårdsängen är ett område som planerades som rutnät utanför den centrala staden. Nu, drygt 15 år senare har staden vuxit och området har ett mer centralt läge, då känns inte rutnätet så malplacerat längre. Behöver det vara kulisskapande att bygga för en önskad framtid?

När Gårdsten förändrades under 1990-talet handlade det till viss del om en estetisk upprustning. Detta syftade bland annat till att vara identitetsstärkande. Gränsen mellan vad som är identitetsstärkande och vad som är kulisskapande verkar vara hårfin. Kanske har det att göra med om man utgått från den aktuella platsen i utformningen, eller om man försökt efterlikna någon annan. Eller kallas det kuliss helt enkelt för att stadslivet inte uppkommer? Vilket kan bero på läge, funktioner och en mängd orsaker. Att fysiskt utforma en miljö på ett sätt man anser vara stadsmässigt, är det är löfte om att det ska uppstå en stad? Söderlind menade att ”-mässig” vittnade om att ordet inte hade med den reella staden att göra (se sid.17). Är en plats inte stad om inte stadslivet finns? Är villaområden i stadens utkant mindre stad än det centrala torget, är de inte bara olika delar av staden som är beroende av varandra?

### I teori och verklighet

Jag har konstaterat att det finns skillnader på hur stadsmässighet används i visioner och hur det används i mer detaljerade planer. Jag upplever också att det finns en stor skillnad mellan begreppet på skrivbordet och den verklighet det resulterar i.

Som jag nämnde tidigare på sidan 51 hade de boende en mer negativ uppfattning av stadsmässighet än arkitekterna och planerarna. Detta behöver inte handla om att det är en klyfta mellan dessa grupper, det kan likaväl handla om klyftan mellan planen och den verklighet de boende vistas i. När intentionerna kring stadsmässighet lyckas behövs inte begreppet längre, då har stad skapats. I så fall är begreppet bara ett ord vi behöver på våra skrivbord som inte har i den fysiska miljön att göra.

Jag upplever att ordets positiva laddning försvinner när det beskriver en verklig miljö. Då används det för att beskriva något som enbart till ytan liknar stad, något som av någon anledning inte är värdigt att kallas stad, så som Söderlind och Marcus beskrivit de stadsmässiga miljöerna. En miljö som planerats stadsmässigt skulle således vara en misslyckad miljö om den sedan också beskrevs vara stadsmässig, lyckad blir den först när den kallas för stad eller stadsdel.

### Farligt med samlande begrepp?

”Vi borde inte tala om blandstaden utan om de kvalitéer som önskas med stadsbyggande” är ett citat av Bellander i Boverkets skrift Blandstaden (2004). Johansson och Råsmark har ett liknande citat rörande stadsmässigheten i sitt examensarbete. ”Man skulle få en bättre diskussion om man istället för att använda stadsmässighetsbegreppet på ett slarvigt och bekvämt sätt ansträngde sig för att specificera vilka egenskaper man faktiskt är ute efter” (2006, sid. 67). Får vi då inte skapa samlande begrepp för att kunna beskriva staden? Jo, självklart måste vi kunna göra det. Men då stadsmässighet är ett begrepp som kan ha vid betydelse och många möjliga tolkningar kräver det en förklaring. Genom att specificera egenskaperna så som Råsmark och Johansson menar anser jag det vara fritt fram använda sig av begreppet. Vad som händer när vi slarvigt och bekvämt använder oss av det kan vara att vi går miste om något, att vi inte skapar det som var avsett från början. Till exempel träd i raka rader istället för lokaler för arbetsplatser.

## 4.2 Från goda intentioner till kritiserade fasader

Gemensamt för de studerade fallen är att det handlar om att planera för ett önskat stadsliv, men vägarna dit varierar. För Brittgården kom det att handla om gångvägar och varierad arkitektur, i Gårdsten ville man koncentrera människor för att skapa social gemenskap. För Ladugårdsängen handlade det om kvartersstruktur och utformning av byggnader. I framtiden kan det kanske komma att innebära en tät och funktionsintegrerad stad, så som man vill att Mariastationsområde ska bli.

När områden planerats med dessa stadsmässiga intentioner och förverkligats blir de stadsmässiga delarna till en stad eller stadsdel. Eller så anses området inte ha lyckats få ihop delarna och då fortsätter dessa delar att kallas för stadsmässiga. Vilket ofta ses som ett misslyckande. Begreppet stadsmässighet är oftast positivt laddat när det beskriver ett ej förverkligat projekt, när begreppet används för att beskriva en fysisk miljö har det ofta en mer negativ klang.

Jag undrade i inledningen om det stadsmässiga byggandet var vägen till att skapa mer levande städer och stadsdelar, men jag vill inte påstå att jag har kommit fram till ett entydligt svar, istället anser jag att det inte finns ett särskilt byggande som kan kallas stadsmässigt. Stadsmässighet är istället ett begrepp som används för att sammanfatta eller beskriva de egenskaper vi eftersträvar när vi bygger med staden som förebild. Ett sätt att bryta ned staden i olika beståndsdelar och egenskaper, som tyvärr ofta väcker mer frågor än vad det ger svar.



### 4.3 Till sist...

Då detta examensarbete inte handlar om en exakt vetenskap och det inte finns några absoluta svar på några frågor har det blivit en hel del ”det verkar som” och ”det skulle kunna vara så att”. Ibland har jag önskat att jag kunnat svara att något faktiskt är på ett visst sätt. Men istället har det varit ett resonerade kring påståenden och tyckanden. Trots bristen på dessa svar anser jag mig ha kommit åtminstone en bit på vägen i samtalet kring stadsmässighet och dess förhållande till staden.

Att under ett examensarbete på 20 veckor göra fyra olika fallstudier kan tyckas mycket, men då det är en förhållandevis liten del av varje projekt jag studerat tycker jag att det har fungerat bra. De konstateranden och antaganden jag gjort kring hur begreppet stadsmässighet används eller hur det förändrats har jag gjort utifrån dessa fyra fall och utifrån mina litteraturstudier. Betydligt fler planer och program skulle behöva studerats för att kunna byta ut ”det verkar som” mot ”det är”. Kanske kan ett ytterligare examensarbete ta avstamp härifrån och sätta mina slutsatser på prov.

Vad jag hoppas är att jag bidragit till en diskussion och att mina reflektioner kring det stadsmässiga väcker funderingar även hos andra. Och jag hoppas att någon efter att ha läst detta examensarbete biter sig i tungan och tvingar sig att omformulera vad han eller hon verkligen menar, när de använder sig av *stadsmässighet* som ett sätt att beskriva något. I så fall är jag nöjd och anser att detta arbete har gjort nytta, inte bara för mig i rollen som framtida planerare, utan även för andra.

## Källor

### Tryckta källor:

Andersson, Camilla, 2002, *Space Syntax ett sätt att se stadsplanering i nya dimensioner En studie på Frihamnen i Göteborg* (elektronisk), Inst för fysisk planering, Blekinge tekniska högskola. Tillgänglig på <http://www.bth.se/fou/cuppsats.nsf/1d345136c12b9a52c1256608004f0519/0b142be6ae0320a0c1256c2300373a49!OpenDocument>, hämtad 20090215

Bellander, Gunilla, 2004, *Blandstaden* (elektronisk), Boverket. Tillgänglig på [www.boverket.se](http://www.boverket.se), hämtad 20090223

Björk, Cecilia & Reppen Karin, 2002, *Så byggdes staden*, Svensk byggtjänst.

Bradley, Karin mfl. 2005, *Bor vi samma stad*, Pocky, Kristianstad.

Berglund, Ulla & Jergeby, Ulla ,1998, *Stadsrum människorum - att planera för livet mellan husen*, Byggforskningsrådet, Västerås.

Carlestam, Gösta, "Att tycka omstäder", *Arkitektur*, nr 5, 1969

Carlsson, Fredrik, 2005, *Det stadsmässig bostadsbyggandet*, (elektronisk), Inst för fastigheter och byggande, Kungliga tekniska högskolan, Stockholm, Tillgänglig på <http://www.infra.kth.se/byfa/publikationer/examensarbeten/2005/306.pdf>, hämtad 20090220

Dalhheim, Malin et al, "Glöm Rutnätet", *Arkitekten*, nr. 6, 2008

Ersine, Ralph, "Tibro", *Arkitektur*, nr. 6, 1965

Forsberg, Gunnel (red), 2005, *Planeringens utmaningar och tillämpningar*, Uppsala publishing house, Uppsala

Gillberg i Johansson, Victoria, 2004, *Mellanstaden- med lokala och regionla intressen i samverkan*, (elektronisk) Inst. för fysisk planering, Blekinge tekniska högskola. Tillgänglig på: <http://www.bth.se/fou/cuppsats.nsf/all/f952e2b4e76b2995c1256bcf00584983/>, hämtad 20090209

Gullberg, Anders, (mfl), 2007, *Bilder av framtidsstaden*, Bruno Östlings bokförlag, Stockholm

Heineman, Hans Erland, "Utveckling och mål", *Arkitektur*, nr 8, 1962

Hultman, Mats, 2002, *Seaside, Celebration och Windsor – studier av urbana estetiska regler*, Lunds tekniska högskola, Lund.

Jacobs, Jane, 1961, *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Daidalos, Göteborg. Upplagan reviderad 1989.

Jakobsson, Mats, 2003, *Andersberg- att utveckla ett stadsdelscentrum*, (elektronisk), Blekinge tekniska högskola, tillgänglig på <http://www.bth.se/fou/cuppsats.nsf/all>, hämtad 20090220

Jersenius, Håkan, i Klingberg, Elisabeth, 2006, *När nyurbanismen kom till stan*, pratminus förlag, Göteborg

Johansson, Johan, "Nyurbanisten drömmer om en perfekt stad", *Svenska Dagbladet*, 2002-11-02

Klingberg, Elisabeth, 2006, *När nyurbanismen kom till stan*, pratminus förlag, Göteborg

Lauri, Thomas, "Hem ljuva billiga hem", *Arkitekten*, nr. 3, 2005

Lauri, Thomas, 2005b, "Gårdsten 2- revanschen", *Arkitekten*, nr 10, 2005



Leufstadius, Nils-Fredrik, "Planering för Angered-Bergum", *Arkitektur*, nr 5 1969

Lilja, E i Loftenius, Sofie, 2004, *Hökarängen och Rågsved -om grannskapsförortens framtida form och struktur i ett växande Stockholm* (elektronisk), inst. för fysisk planering, Blekinge tekniska högskola.

Lundström, Mats, 2002, *Jakten på den försvunna stadsmässigheten*, (elektronisk), Inst för fysisk planering, Blekinge tekniska högskola, tillgänglig på <http://www.bth.se/fou/cuppsats.nsf/all>

Marcus, Lars, "Åter till frågan om funktionen", *Arkitekten* nr 7, 2001

Paulsson, Thomas, "Problem i vår tid ", *Arkitektur*, nr. 6, 1969

Råsmark Charlotta, Johansson Eva-lotta, 2006, *Staden i ord och handling*, institutionen för stad och land, Ultuna

Skogå, Ingemar et. al, "Bygg tätare i storstäderna så minskar växthusgaserna", *Dagens Nyheter*, 2007-08-16

Statens offentliga utredningar, SOU, 2003:31, "*En hållbar framtid i sikte* ", (elektronisk), Tillgänglig på: <http://www.regeringen.se/content/1/c4/17/43/3568350a.pdf>, hämtad 20090413

Steffner, Lena, 2004, *Estetisk värdering av stadsmiljöer – en metodstudie med utgångspunkt i användarnas känslor och upplevelser*, (elektronisk), Lic avhandling, Lunds tekniska högskola, tillgänglig på <http://lks-arkitektkontor.se/pdf/09Slutsatser.pdf>, hämtad 20090316

Söderlind, Jerker, 1998, *Stadens renässans*, SNS förlag, Stockholm

Sylwan, Nils, "Bra stadsplanering och vägen dit", *Arkitekten*, nr 5, 2005

Söderlind, Jerker, 2006, "Bygg stadsdelar som folk vill ha", *Svenska Dagbladet*, 2006-06-28

Söderlind, Jerker, 1998, *Stadens renässans*, SNS förlag, Stockholm

Söderqvist, Lisbeth, 2008, *Att gestalta välfärd*, Forskningsrådet Formas & Riksantikvarieämbetet, Solna.

Thunström, Moa et al "Exclusiva öar för de köpstarka", *Dagens nyheter*, 2004-10-24

Westin, Sara, 2005, *Stadsmässighetens paradox* (elektronisk), inst. för bostads- och urbanforskning, Uppsala universitet

## Internet

www.helsingborg.se, 2009a, Tillgängligt på: <http://www.helsingborg.se/upload/Om%20Helsingborg/Kalla%20fakta%20om%20Helsingborg/PERSPEKTIV0409.pdf>, hämtad 20090402

www.helsingborg.se, 2009b, Tillgängligt på: <http://www.helsingborg.se/templates/StandardPage.aspx?epslanguage=SV&id=15694>, Hämtad 20090402

www.operationkarlstad.se, 2008, författare okänd. (om det stadsmässiga som rutnät) Tillgänglig på [www.operationkarlstad.worldpress.com/2008/03/06](http://www.operationkarlstad.worldpress.com/2008/03/06), Hämtad 20090215

Stadsplanering.worldpress.com, 2008, författare okänd (om det stadsmässiga som den klassiska europeiska staden) Tillgänglig på: <http://stadsplanering.wordpress.com/2008/02/13/arkitekternas-bristande-kunskap-i-klassisk-arkitektur-agerar-bro-mskloss-for-den-nya-stadens-utveckling-kan-det-vara-sa/>, hämtad 20090310

www.orebo.se, 2009a

Tillgängligt på: <http://orebro.se/4036.html>, hämtad 20090316

www.orebro.se, 2009b

Tillgängligt på: <http://orebro.se/1290.html>, hämtad 20090316

Gardebring et al, 2008, Om nya Årstafältet,

tillgängligt på <http://www.yimby.se/forum/thread.aspx?id=26>

Svensson, Gunilla, om Gårdsten,

tillgängligt på <http://www.gunillasvensson.se/projekt.php/> 20090225

Svenska akademins ordbok- SAOB, sökning på stadsmässighet 2009-02-03 tillgängligt

på: <http://g3.spraakdata.gu.se/saob/>

Säfström, Gunnar & Arvas, Björn, *Att se in i framtiden*, TV-reportage 1976 Sveriges

Television, tillgängligt på: [http://svtplay.se/v/1393135/oppet\\_arkiv/att\\_se\\_in\\_iframtiden?sb,k103213,5,f,103215](http://svtplay.se/v/1393135/oppet_arkiv/att_se_in_iframtiden?sb,k103213,5,f,103215) hämtad 2009-02-17

Söderlind, Jerker, 2008b

[http://jerkersoderlind.se/PDF/6-Projekt/Arstad/11\\_pressmeddelande\\_arstad\\_080409\\_sv.pdf](http://jerkersoderlind.se/PDF/6-Projekt/Arstad/11_pressmeddelande_arstad_080409_sv.pdf)

Söderlind, Jerker, 2008a, *Klimatsmart ny stad i Stockholm*

Tillgänglig på: <http://jerkersoderlind.blogspot.com/search?q=urbana+kvalit%C3%A9er> Hämtad 20090215

Åsberg, Johannes, 2009

Tillgänglig på: [http://gbg.yimby.se/2009/01/planerad-segregation\\_626.html](http://gbg.yimby.se/2009/01/planerad-segregation_626.html), hämtad 0903168

Opublicerat material

Information om Ladugårdsängen från Stadsarkitekt Lars Edenskär, 2009-03-04

## publikationer

*Detaljplan för Brittgården*, 1967, Tibro kommun

*Generalplan Angered-Bergum*, 1968, Göteborgs stad, Stadsarkivet Göteborg

*Planprogram för Bolltorp trädgårdsstad*, (elektronisk), 2001, Alingsås kommun, Tillgänglig på [http://www.alingsas.se/plan&bygg/tavling\\_boltorp/utformningsprogram%20\\_rodk-lovern.pdf](http://www.alingsas.se/plan&bygg/tavling_boltorp/utformningsprogram%20_rodk-lovern.pdf), hämtad 20090210

*Planprogram för Horsås trädgårdsstad*, (elektronisk), 2008, Skövde kommun, Tillgänglig på [http://www.skovde.se/templates/S\\_Article.aspx?id=18141](http://www.skovde.se/templates/S_Article.aspx?id=18141), hämtad 20090210

*Planprogram för Ladugårdsängen-Sörbyvägen*, 2005, (elektronisk), Örebro kommun  
Tillgänglig på [www.orebro.se/4988html](http://www.orebro.se/4988html) 20090315, hämtad 20090225

*Planprogram för Maria stationsområde, Planprogram för del av fastigheten Berga 1:8 m.fl.*  
2008, (elektronisk) Helsingborg stad tillgänglig på <http://www.helsingborg.se>,  
hämtad 20090402

*Programsamråd Hamnstaden etapp 1*, (elektronisk), 2008, Lidköpings kommun, Tillgänglig  
på [http://lidkoping.se/download/18.2edd891311d671f4322800030034/Programhandling\\_webb.pdf](http://lidkoping.se/download/18.2edd891311d671f4322800030034/Programhandling_webb.pdf), hämtad 20090120

*Stadsplan för Gårdsten*, 1968, Göteborgs stad, Stadsarkivet Göteborg

*Översiktsplan Helsingborgs stad 2002* (elektronisk), Helsingborgs stad  
Tillgänglig på <http://r002049.helsingborg.se/op/>, 2009 <http://>, hämtad 20090402

*Översiktsplan Örebro kommun 2002* (elektronisk), Örebro kommun  
Tillgänglig på [www.orebro.se/354html](http://www.orebro.se/354html), hämtad 20090315



